ANNO XVIII — Mercoledì 7 Gennaio 1885. — 18. FEB — Num. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XVIII

Il favore, non mai smentito, con cui il *Monitore delle Strade Ferrate* viene accolto dal pubblico intelligente e colto, ci dispensa dallo estenderci in programmi ed in altisonanti promesse pel prossimo nuovo anno.

Come negli scorsi 17 anni di sua esistenza, il *Monitore delle Strade Ferrate*, senza trascurare tutti i miglioramenti che del caso, continuerà a trattare gli affari più importanti che, dal lato tecnico ed amministrativo, riguardano le nostre Ferrovie, e pubblicherà sempre i documenti ufficiali ad esse relativi, nonchè tutte quelle notizie che interessano principalmente coloro i quali amano di tener dietro ai prog[illegible] delle arti e delle industrie più utili tant[illegible] Italia che all' estero.

Essendo numerosissime le scadenze in fine d' anno, rivolgiamo fervida preghiera ai nostri cortesi associati, acchè vogliano sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento mediante vaglia postale o biglietti di banca in lettera assicurata diretti a quest'Amministrazione.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volercene rimettere l' importo arretrato unitamente a quello per la rinnovazione.

L' AMMINISTRAZIONE

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1883

(Continuazione — Vedi n. 53).

PARTE QUARTA

ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE.

La parte quarta della Relazione statistica dell'onorevole Valsecchi, riguarda l' esercizio delle ferrovie italiane nel 1883.

Dal capitolo dei risultati principali di esercizio, ottenuti durante il 1883, si ha che la lunghezza delle strade ferrate italiane in esercizio era:

al 31 dicembre 1883 di . . . . m. 9,602,094
al 31 dicembre 1882 di . . . . » 9,184,457

la differenza di . . . . m. 417,637

è dovuta all' apertura dell' esercizio dei seguenti tronchi di ferrovia:

RETE cui appartengono	TRONCHI aperti all' esercizio nell' anno 1883	DATA d' apertura	Lunghezza
			Km. m.
Alta Italia . .	Robbio-Vercelli	5 febbraio	15,540
	Novara-Romagnano	22 id.	29,473
	Parma-Fornovo	2 luglio	23,812
	Cava Manara-Cava Carbonara .	15 settembre	3,638
	Ferrara-Argenta	31 dicembre	33,100
Meridionale .	Larino-Casacalenda	21 gennaio	12,588
	Vinchiaturo-Baranello	1 marzo	4,281
	Baranello-Campobasso	5 agosto	8,188
	Campobasso-Casacalenda	21 ottobre	38,010
	Terni-Rocca di Corno	30 id.	78,872
Calabrese . .	Battipaglia-Agropoli	4 giugno	29,547
	Catanzaro Marina-Catanz.-Sala .	15 luglio	8,680
Sarda	Terranova-Golfo degli Aranci . .	1 id.	23,926
Ferrovie diverse	Sassuolo-Modena	1 aprile	18,015
	Modena-Mirandola	16 settembre	31,197
	Ventoso-Reggio Emilia	17 ottobre	14,790
	Parma-Guastalla-Suzzara	27 dicembre	44,000
		TOTALE	417,637

Nel primo semestre del 1884 furono poi aperti all' esercizio altri chilometri 214 e m. 126 di strada, indicati nel seguente prospetto:

RETE cui appartengono	TRONCHI aperti all' esercizio nel primo semestre 1884	DATA d' apertura	Lunghezza
			Km m.
Alta Italia . . .	Gallarate-Laveno	17 marzo	31,240
	Treviso-Cornuda	1 aprile	27,300
	Bra-Carmagnola	7 id.	20,350
	Parma-Colorno	2 giugno	15,135
Romana	Frascati — Stazione definitiva .	2 febbraio	3,065
Calabrese . . .	Candela-Fiumara d' Atella . . .	1 marzo	10,947
	Reggio-Villa San Giovanni . . .	19 maggio	14,521
Ferrovie diverse	Albano-Nettuno	26 marzo	37,613
	Cavezzo-Finale	8 aprile	20,162
	Saronno-Vedano	17 id.	21,300
	Bergamo-Albino	21 id.	12,550
		TOTALE	214,126

Nell' anno 1883 nessuna variazione avvenne nelle condizioni di proprietà e di esercizio delle ferrovie a confronto dell' anno precedente, se si eccettui che la linea Santhià-Biella cessò dal 1° luglio di essere esercitata dall' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia per esserlo dalla Società generale delle ferrovie complementari.

— Essendo di 28,951,374 il numero della popolazione dello Stato, secondo il censimento del 1881, e l'estensione territoriale di miriametri quadrati 2963, ne consegue che si hanno km. 3 e 217 m. di ferrovia per ogni dieci mila abitanti, e kilom. 3 e 241 metri per ogni miriametro quadrato.

— Nel quadro che precede i prospetti statistici della Relazione è rappresentato graficamente lo sviluppo totale ferroviario dall' anno 1839 a tutto il 1883, con gli introiti e le spese d' esercizio per chilometro a cominciare dall' anno 1863, notando però che tali introiti e spese non comprendono quelli delle ferrovie del cessato Governo pontificio fino all' anno 1870, nè delle ferrovie venete prima del 1866. E per dare un' idea completa e comparativa dei prodotti chilometrici ottenuti sulle diverse linee nell' anno 1883, non che dei prodotti delle stazioni che introitarono oltre centomila lire, si è compilato apposito diagramma che fa seguito ai prospetti medesimi.

— Il materiale mobile in servizio al 31 dicembre 1883, era costituito da:

Locomotive . . . . N. 1,807
Vetture da viaggiatori . . . » 5,400
Vagoni da merci e bestiame . . » 30,455

al 31 dicembre 1882 si avevano in esercizio:

Locomotive . . . . N. 1,626
Vetture da viaggiatori . . . » 4,943
Vagoni da merci e bestiame . . » 28,693

d' onde un aumento complessivo nell' anno 1883 di:

Locomotive . . . . N. 181
Vetture da viaggiatori . . . » 457
Vagoni da merci e bestiame . . » 1,762

— La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nell' anno 1882 fu di . . . Km. 39,631,042
nell' anno 1883 ascese a . . . . . . » 42,455,284

con un aumento di . . . . Km. 2,824,242

— I prodotti dell' esercizio che nell' anno 1882 furono di . . . . L. 192,938,928.72
nel 1883 ascesero a . . . . » 206,135,995.16

con un aumento di . . . . L. 13,197,066.44

dovuto per oltre 9 milioni di trasporti a piccola velocità, per quasi 3 milioni ai viaggiatori, e pel rimanente ai trasporti a grande velocità ed introiti diversi, come rilevasi dal seguente prospetto:

CATEGORIE DEI PRODOTTI	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZE nel 1883
Viaggiatori . . .	82,854,263.26	79,977,034.75	+2,877,228.51
Grande velocità .	22,320,922.56	21,634,237.28	+ 686,685.28
Piccola velocità .	97,061,518.78	88,052,731.97	+9,008,786.81
Introiti diversi .	3,899,290.56	3,274,921.72	+ 624,368.84
Totali . . .	206,135,995.16	192,938,928.72	+13,197,066.44

— Confrontando ora il movimento delle diverse categorie di prodotti per gli anni 1882 e 1883, si rileva che il numero totale dei viaggiatori trasportati
nel 1882 fu di . . . . N. 34 372,056
mentre nell' anno 1883 ascese a . . » 36,817,031

con un aumento di . . . . N. 2,444,975

la percorrenza totale dei viaggiatori, che nell' anno 1882 fu di. . . . . . Km. 1,655,832,298
ascese nel' anno 1883 a . . . . . » 1,735,375,525

con un aumento nel 1883 di . . . Km. 79,542,827

e la percorrenza media di un viaggiatore, che nel 1882 fu di . . . . Km. 48.—
nel 1883 fu di . . . . » 47.—

Le merci trasportate a grande velocità, che nel 1882 furono di . . . . . Q. 5,313,316
nel 1883 salirono a . . . . » 5,807,101

con un aumento in quest' anno di . . Q. 493,785

la percorrenza totale di dette merci, che nell' anno 1882 fu di . . . . . Km. 739,535,216
nel 1883 ascese a . . . . » 813,706,693

con un aumento di . . . . . . Km. 74,171,477

e la percorrenza media di un quintale, che nel 1882 fu di . . . . Km. 139.—
nel 1883 ascese a . . . . » 140.—

Le merci a piccola velocità trasportate nell' anno 1882 sommarono a . . . T. 10,473,602
e nell' anno 1883 a . . . . » 11,905,035

con un aumento nel 1883 di . . . » 1,431,433

la percorrenza totale di queste merci, che nell' anno 1882 fu di . . . . . Km. 1 230,369,417
ascese nel 1883 a . . . . » 1,398,722,089

con un aumento di . . . . Km. 168,352,372

e la percorrenza media di una tonnellata, che nell' anno 1882 fu di . . . . Km. 117.—
si mantenne tale anche nell' anno 1883.

— Passando alle spese d' esercizio, queste, fra ordinarie e straordinarie, risultarono nell' anno 1883 di lire 148,326,063.21, come appare dal seguente prospetto, nel quale si danno pure i confronti con le analoghe spese dell' anno precedente:

CATEGORIE DELLE SPESE	ANNO		DIFFERENZE nel 1883
	1883	1882	
Generali di amminist.ne e di es.zio	13,191,981.14	12,103,025.52	+1,088,955.62
Sorveglianza e manut.ne d. strada	43,284 487.49	41,647,714.28	+1,636,773.21
Movimento e servizio commer.le	46,260,532.74	42,152,795.94	+4,107,736.80
Trazione e materiale mobile . .	45,589,061.84	43,041,577.82	+2,547,484.02
Totali . . .	148,326,063.21	138,945,113.56	+9,380,949.65

Se pertanto dai prodotti dell' esercizio, che come si è veduto ascesero nel 1883 a . . . . L. 206,135,995.16
si deducono le spese suddette ascendenti a » 148,326,063.21

si ottiene un prodotto netto complessivo pel 1883 di . . . . L. 57,809,931.95
mentre il corrispondente prodotto fu nell' anno 1882 di . . . . » 53,993,815.16

con un aumento quindi nel 1883 di . L. 3,816,116.79

Il rapporto poi delle spese agli introiti dell' esercizio che pel 1882 fu 0,722
nel 1883 discese a 0,719

— In 21 prospetti, allegati a questa quarta parte della Relazione, trovansi compendiate le risultanze sommarie dell' esercizio. Eccone i dati più interessanti:

Il prospetto N. 1 contiene l' indicazione delle linee, dei loro concessionari e dei loro esercenti. Le linee sono 108.

Il prospetto N. 2 indica la lunghezza di ciascuna delle 108 linee in esercizio al 31 dicembre 1883, e da un riepilogo dello stesso prospetto risulta che, a quella data, la loro lunghezza assoluta ammontava a km. 9602 e 94 metri, la media esercitata a km. 9339 e 204 metri, e la effettiva a km. 9454 e 822 metri, dedotti i tratti comuni a più linee.

Queste lunghezze poi, ripartite secondo le condizioni di proprietà e d'esercizio, sono le seguenti:

Ferrovie dello Stato esercitate dallo Stato . . .	4,524.588	4,477.778	4,461.269
Ferrovie dello Stato esercitate da Società private	1,511.312	1,494.192	1,503.530
Ferrovie di Società private esercitate dallo Stato . .	957.159	968.594	896.199
Ferrovie di Società private eserc.te da Società priv.	2,609.035	2,398.640	2,593.824
Totali . . .	9,602.094	9,339.204	9,454.822

Il prospetto n. 3 contiene i particolari di soprastruttura e di andamento delle linee.

Dal prospetto n. 4, relativo alla quantità e natura del materiale mobile in servizio al 31 dicembre 1883, rilevasi che il totale generale delle locomotive, sopra indicato già in 1807, era composto di 102 a ruote libere, 855 a due assi accoppiati, 728 a tre assi, 122 a quattro assi; in complesso 0,188 per chilometro di strada. Il totale generale delle vetture da viaggiatori, pur indicato già in numero di 5,400, componevasi di 74 saloni *break* a letto, di 686 vetture di 1.a classe, 828 di 1.a e 2.a, 1144 di 2.a, 26 di 2.a e 3.a, 2606 di 3.a, 14 di 1.a, 2.a e 3.a, 22 di 4.a. Il totale generale dei vagoni da merci, bestiami e diversi, già indicato in n. di 30,455, si componeva di 1070 da bagaglio, 128 a scuderia, 174 per piccolo bestiame, 16,539 per merci e bestiami coperti, 5820 per merci e bestiami scoperti, 3293 piatti per merci, 1892 piatti per ghiaia, 1050 piatti per legnami, 45 piatti per carrozze, 83 vagoni per acqua, 61 per soccorso, 22 per artiglierie, e 208 speciali e per diversi usi.

Il numero totale dei posti nelle vetture da viaggiatori risultava di 196,957, cioè di 36.47 in media per vettura e 20.51 per chilometro di strada.

I prospetti n. 5 e 6 riguardano la percorrenza delle locomotive e dei veicoli, e del numero della percorrenza e composizione dei convogli.

Il prospetto n. 7 indica il capitale impiegato e l' importo delle linee e del materiale mobile al 31 dicembre 1883. L'importo complessivo (per l'Alta Italia cioè, per le Romane, le Meridionali, Calabro-Sicule, Sarde e ferrovie diverse) risulta di 2,574,990,693 per le linee, e 277,320,714 pel materiale mobile: totale 2,852,311,407.

I prospetti dal n. 8 al n. 16 *inclusive* comprendono cifre parziali e di minuto ragguaglio circa gl'introiti e le spese di esercizio, distinte per linee e per categorie, nonchè il movimento dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità.

Il prospetto n. 17 indica la quantità di carbone e di olio consumato per le locomotive, cioè kg. 523,109,774 del primo, e 1,614.148 kg. del secondo.

Il prospetto n. 18 reca il numero del personale in servizio sulle ferrovie al 31 dicembre 1883, che è di 78,544, di cui 37,713 impiegati, e 40,831 giornalieri.

Il prospetto n. 19 dà la situazione delle istituzioni di previdenza a favore del personale delle strade ferrate.

Il prospetto n. 20 indica tutti gli accidenti, occorsi nel 1883, e loro conseguenze. Si ebbero 621 fuorviamenti, 475 urti, e 5667 accidenti diversi. I morti, in conseguenza, furono 151; i feriti 981.

Il prospetto n. 21 contiene l' elenco delle Stazioni il cui introito sorpassò, nel 1883, le 100,000 lire, unitamente al confronto coi rispettivi introiti dell' anno precedente.

(*Continua*).

LA RELAZIONE

SUL PROGETTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

(Continuazione — Vedi num. 53).

Il capitolo VIII della Relazione degli on. Barazzuoli, Curioni e Corvetto, tratta dell'esercizio delle nuove linee e si estende con lucidità di criterio sulle norme per l'esercizio della rete secondaria, sui fondi di riserva e sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali in relazione alle nuove linee, sui prodotti lordi e spese d'esercizio, sulle lunghezze virtuali, sull'incorporazione delle nuove linee nella rete principale, e sulle principali obbiezioni contro l'esercizio delle nuove linee: obbiezioni che vengono appieno confutate.

Il capitolo IX è dedicato alle nuove costruzioni. In ordine a queste, dice la Relazione che tre cose hanno richiesto pari attenzione dalla Giunta: il concetto, le cautele per la sua utile attuazione, le proposte d'ordine finanziario per fare ed affrettare le costruzioni.

La Giunta ha fatto buon viso al concetto: soltanto, ad evitare ogni dubbio, ha voluto si chiarisse ancor meglio che il Governo ha facoltà, non obbligo di affidare le costruzioni alle Società concessionarie; facoltà da esercitarsi mano a mano sia reputato opportuno concedere la costruzione delle singole linee, o, secondo i casi, gruppi di linee.

Ha aggiunto bensì disposizioni intese a circondare delle maggiori cautele l'uso della facoltà concessa al Governo.

Ha approvato, infine, avuti anche a questo proposito schiarimenti a voce e per iscritto dal Governo, le proposte sui mezzi per far fronte alla spesa delle costruzioni ferroviarie.

— Il capitolo X riguarda i provvedimenti finanziari per le nuove costruzioni.

Dopo maturo esame di questo importante argomento la

Commissione è venuta nella determinazione di proporre alla Camera l'accettazione della proposta ministeriale, quella cioè di far fronte alle spese per le nuove costruzioni, sia per la parte del contributo dello Stato, sia per quello che spetta alle provincie ed ai comuni, come alle spese da impartirsi alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, con obbligazioni da crearsi dalla Società a richiesta del Governo, obbligazioni del valore nominale di lire 500 ciascuna e fruttanti l'interesse del 3 per cento, ammortizzabili in 90 anni a partire dall'anno 1885, e garantite dallo Stato.

— Il capitolo XI concerne il personale ferroviario e le Casse di pensioni e di soccorsi.

Più che di controversie, fu oggetto di vivo e unanime interesse nei Commissari la questione degl'impiegati delle ferrovie. Il loro numero, la quantità dei servizi che prestano, i loro, sia pure ingiustificati, timori di peggiorare di sorte passando alle Società esercenti, tutto contribuiva ad attirare sopra di essi la più benevole attenzione della Giunta. La quale volle che due de' suoi Commissarii esaminassero le petizioni degl'impiegati: e i Commissari le studiarono con grande amore, e fecero proposte, tutte intese ad assicurare la sorte degl'impiegati, e che furono poi accolte in gran parte dalla Commissione.

— Nel capitolo XII sono maestrevolmente svolte alcune considerazioni militari che consigliano a lor volta l'adozione del progetto di legge relativo al nuovo esercizio ferroviario.

— Il capitolo XIII tratta di varie questioni, quali sono: le cinte daziarie, i diritti di bollo e registro, l'industria nazionale, il ribasso di tariffe, il modo di pagamento delle quote dovute allo Stato, i fondi di riserva statutari delle Società, e gli Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa.

— Il capitolo XIV finalmente — al quale fa seguito la *Conclusione* già da noi precedentemente riferita — tratta dei giudizi arbitrali.

Non è una correzione, ma un'aggiunta alle Convenzioni questa di un collegio arbitrale permanente per le controversie fra Governo e Società. Il Capitolato (art. 106) lasciava alle parti il ricorrere ad arbitri in caso di litigio; la Commissione reputò buono convertire in obbligatorio ciò che era facoltativo. Un collegio arbitrale, permanente, composto del presidente della Corte d'appello di Roma, di un consigliere di Stato e di uno della Corte dei conti nominati dai respettivi Corpi a sezioni riunite, e di due tecnici, nominati uno dal Governo, uno dalla Società, con residenza in Roma; rinnuovabile di tre in tre anni; che, meno convenzioni in contrario, sentenziasse come amichevole compositore, e così senza strascico di appelli, di ricorsi, di rinvii, con guadagno di tempo e risparmio di spese e di interessi per l'unicità del grado di giudizio con sicurezza di imparzialità e indipendenza per la qualità dei primi tre componenti, sì pel modo della loro elezione, sì per l'altezza del loro ufficio; con maggior sicurezza di sentenze illuminate, avvegnachè il collegio racchiudesse in sè non il solo sapere giuridico, ma varietà di lumi ed esperienza d'affari.

Tale il Collegio arbitrale proposto dalla Commissione che aveva sotto gli occhi l'elenco delle cause sostenute dallo Stato per ferrovie, e aveva veduto quanto costino, quanto sieno costate ad ambedue i litiganti, quanto fosse di tornaconto a Governo e a Società affidarsi al giudizio d'equità, che il più delle volte in queste materie dubbie, complesse, varie, rimote dalle cognizioni del più dei magistrati è il solo possibile.

Governo e Società accettarono il Collegio arbitrale permanente, ma composto di 5 arbitri, due dei quali nominati dal Governo, due da esse e il quinto, presidente, dagli arbitri parziali, o, in caso di non accordo fra loro, dalla Cassazione di Roma a sezioni riunite; locchè vuol dire dipender da una parte l'avere la maggior garanzia di un altissimo magistrato a presidente. Non accettarono che il Collegio dovesse giudicare come amichevole compositore, tranne il consenso delle parti. Accolsero il resto.

D'altronde, conchiude il capitolo, non si è vulnerato in modo alcuno il diritto comune. L'arbitraggio anche come giudizio di equità è una forma di diritto comune regolata dal Codice di procedura civile nel titolo del compromesso. Nè è proibito, anzi è autorizzato il convenire *a priori* di rimettere in arbitri tutte le controversie che possono nascere da un contratto e di nominare questi arbitri *a priori*. Non è proibito, anzi è autorizzato che il 3° o 5° arbitro e anco gli altri sieno scelti e fatti scegliere da un tribunale. Art. 12. E del pari non si deroga al Codice di procedura civile, statuendo che il giudizio di rivocazione si agiti dinanzi allo stesso collegio, anzichè al tribunale ordinario che altrimenti sarebbe stato competente L'articolo 30 dispone sì, che la domanda di rivocazione si proponga davanti all'Autorità giudiziaria che sarebbe stata competente a conoscere della causa: e bene sta che così abbia disposto, perchè essendo di regola limitata a un certo termine la giurisdizione degli arbitri, ad esempio, 6 mesi dopo il quale il collegio arbitrale non esiste più, bisognava segnare il tribunale a cui si potesse portare la causa di rivocazione, acciò non mancasse il giudice al litigante. Ma nel caso nostro il collegio degli arbitri è permanente, e quindi si doveva rientrare nella regola comune, per la quale il giudizio di rivocazione si agita dinanzi allo stesso tribunale che sentenziò del merito. Codice di procedura civile, art. 498.

Non si dimentichi infine che taluni divieti in materia di compromesso contenuti nel Codice di procedura civile concernono i privati contraenti, e sia pure che non si ammettano come validi certi patti, certe renuncie. Ma qui si tratta di Convenzioni approvate per legge, e che perciò sono legge, e ben può quindi il potere legislativo derogare alle leggi esistenti, perchè *ejus est mutare legem cujus est condere*.

Fine.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Sappiamo che dal 1o. febbraio p. v. verranno attivate alcune modificazioni all'attuale orario delle ferrovie dell'Alta Italia, taluna delle quali di qualche importanza. Fra queste, accenniamo le seguenti:

Il treno diretto n. 5, che attualmente arriva a Torino dalla Francia alle 8.35 ant., giungerà invece alle 8 precise e ripartirà alle 8.40, invece delle 9.15, per Firenze e Genova, giungendo in quest'ultima stazione e alle 12.45 pom..

Il treno diretto n. 15 partirà da Torino per Milano e Venezia alle 9.10 ant., anzichè alle 9.45, come ora, giungerà a Milano alle 12.40 pom.

Sarà attivata una nuova corrispondenza fra Alessandria e Milano a mezzo del treno n. 170 prolungato fra Mortara e Torreberetti. Partirà da Alessandria alle 10.27 ant. (in coincidenza col treno n. 5) ed arriverà a Milano alle 12.55 pom. Verranno pure introdotte delle varianti ai treni delle linee corrispondenti per mantenere le attuali coincidenze e crearne delle nuove.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell'Alta Italia nel mese di novembre 1884 raggiunsero la somma totale di L. 11,127,784.60, il che corrisponde a L. 2,829.92 al chilometro, mentre nel novembre del 1883 ascendevano a L. 10,436,221.38, cioè L. 2,784.52 al chilometro; si ebbe quindi nel novembre 1884 un aumento di L. 691,563.22.

È però da osservarsi che i chilom. in esercizio nel novembre 1884 erano 3929, mentre nel novembre 1883 non erano che 3744.

I prodoti lordi poi dal 1.° gennaio a tutto novembre 1884 furono di L. 114,214,474.87, mentre nell'eguale periodo del 1883 ascesero a L. 113,009,957.28; per cui nel corrente anno si ha ancora un aumento di lire 1,204,517.59, tenuta sempre ferma l'accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nello intendimento di venire in aiuto degli opifici meccanici nazionali attualmente mancanti di lavoro, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata a provvedere all' acquisto di materiale mobile per una spesa approssimativa di lire 1,550,000, chiamando a gara i predetti opifici.

Detto materiale dovrebbe consistere in n. 40 carrozze di prima classe, in n. 50 carri a cassetta ed in n. 150 carri coperti.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per ampliamento dell' organico del personale, onde provvedere al servizio dei nuovi tronchi ferroviari Mestre-San Donà di Piave, Airasca-Vigone, Piadena-Casalmaggiore, recentemente aperti allo esercizio o di imminente apertura, nonchè delle fermate di San Martino in Strada, Corcogno-Pavia (Porta Garibaldi) e Garbagna.

><

Il Consiglio di Stato, con suo recente parere, ha ritenuto che possa affidarsi all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia l'esecuzione dell'armamento e la provvista delle rotaie e degli accessori metallici per la via e Stazioni, nonchè i meccanismi fissi, per la ferrovia Succursale a quella dei Giovi. La perizia relativa presume una spesa di L. 1.250.000. Me rotaie da provvedersi sono del tipo Vignole in acciaio Bessemer della lunghezza normale di m. 9.00 e di m 8.945 e del peso di kg. 36.500 a metro lineare. Fra i meccanismi fissi sono compresi i seguenti: n. 4 grue idrauliche: n. 3 grue di caricamento della portata di 3 tonnellate: n. 2 pesi a bilico; n 1 piattaforma di m. 15; n, 1 id. di m. 5.50. n. 9 id. di m, 4.50; n. 7 fanali a disco girevole: n. 3 cassette di manovra; 1 serbatoio per rifornitore: n, 2 fontane in ghisa; n. 4 bocche di presa ecc.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad intavolare trattative pell'impianto della illuminazione elettrica a tntti gli ambienti principali delle officine di Firenze, e ciò in seguito agli ottimi risultati ottenuti dall'impianto parziale della illuminazione elettrica nelle officine stesse.

><

Il R. Commissario per l' esercizio delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha dato parere favorevole su di uno schema di ordine di servizio, da emanarsi dalla Direzione dell'esercizio di quelle ferrovie, relativo alla facoltà di ricupero dei treni viaggiatori fra Sori e Riomaggiore (ferrovia ligure) in caso di ritardo, nella misura regolamentare di 10 chilometri all' ora.

><

È a nostra conoscenza che il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha dichiarato a quello dei lavori pubblici di non avere alcuna obbiezione a fare contro la istanza fatta dalla Società anonima delle ferrovie Nord-Milano relativa ad una modificazione di tariffa, secondo la quale, in via di esperimento, le stazioni di Garbagnate, Caronne e Saronno della linea Milano Saronno verrebbero autorizzate a rilasciare biglietti locali di 3.a classe ordinari e d'andata e ritorno per Milano. I biglietti locali di semplice andata avrebbero una riduzione dal 25 al 45 p. 0[0] sulla tariffa degli altri biglietti di 3.a classe, e quelli di andata e ritorno fruirebbero di un ribasso del 10 p. 0[0] in confronto di quelli di semplice andata.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate Romane ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto di norme pei trasporti dei vagoni serbatoi o cisterne, vuoti o carichi in servizio interno e cumulativo fra le ferrovie Romane, dell'Alta Italia e Meridionali.

><

Sappiamo che il Consiglio d' amministrazione delle Societa riunite per la Navigazione a vapore sul lago di Como, allo intento di dare il maggior possibile sviluppo al movimento commerciale di quel lago, ha officiato il Ministero dei lavori pubblici a voler disporre che la nuova stazione ferroviaria di Varenna sia collocata non troppo discosta dal lago ed in sito di facile accesso al ponte che dovrà essere costruito dalla Società predetta; e ciò per la considerazione essenziale che la stazione medesima non deve essere commisurata sul movimento locale, di nessun rilievo, ma bensì sullo sviluppo che saranno per prendere le comunicazioni col lago da questa località, destinata a diventare il centro delle comunicazioni fra la ferrovia ed il lago.

><

La Società di navigazione sul Lago Maggiore ha chiesto all' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia una modificazione nell'ora di partenza del treno 646 da Milano per Laveno, Arona e Varese, e ciò nello scopo di modificare le corse dei battelli a seconda dei desiderii delle popolazioni lacuali.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia presenterà quanto prima all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto completo, con gli studi di dettaglio, per l'allargamento a valle di 7 metri del ponte ferroviario sul Po presso Valenza.

><

La stessa Amministrazione si sta occupando dello stralcio dal progetto complessivo di ampliamento della Stazione di Pieve Monsumanno dei lavori relativi allo impianto in quella Stazione del servizio merci a piccola velocità con prolungamento del binario d'incrocio.

><

La Deputazione provinciale di Catanzaro ha inviato nuove istanze al Governo del Re per ottenere che venga sollecitato l'appalto per la costruzione del secondo tronco della ferrovia da Catanzaro allo Stretto Veraldi, almeno pel tratto fra Marcellinara e Settingiano, che non è subordinato alla variante per Catanzaro; e che siano esauditi i voti dei rappresentanti della Provincia e del Comune acciocchè la ferrovia si approssimi per quanto più possibile alla

città di Catanzaro. Sappiamo che S. E. il Ministro di Agricoltura Industria e commercio ha raccomandato al suo collega dei lavori pubblici le predette istanze.

><

Ci informano da Spezia che quella Giunta Municipale, nel deliberare fervidi voti al Governo del Re perchè quel porto sia inscritto in seconda categoria e classificato in 3ª classe, ha inoltre instato che sia ordinato al competente ufficio tecnico di procedere alla compilazione del progetto definitivo e particolareggiato di quella Stazione marittima e del relativo binario di congiungimento colla ferrovia, provvedendo poi perchè sia proceduto al più presto possibile alla esecuzione degli occorrenti lavori.

><

Con riserva di darne in seguito, come siamo soliti a fare, ampie informazioni, annunziamo intanto la presentazione fatta dalla Direzione tecnica per le ferrovie in Reggio di Calabria, dei progetti dei seguenti tronchi della ferrovia da Reggio a Castrocucco.

Indicazione dei tronchi	Lunghezza	IMPORTO di progetto	IMPORTO di appalto
1. Rosarno-Joppolo	12,950	3,700,000	3,100,000
2. Sant'Eufema-Nocera . .	13,500	2,724,000	2,180,000
3. Acquappesa-Capo Bonifati	11,414	5,362,000	4,940,000
4. Amantea Longobardi . .	9,176	3,330,000	2,940,000

La differenza fra l'importo complessivo di progetto e quello dei lavori e provviste da mettere in appalto, rappresenta per ciascun tronco la somma a disposizione dell'Amministrazione governativa per provvedere alle espropriazioni ed agli appalti separati delle provviste del materiale di armamento della via e di quello fisso delle Stazioni.

><

Per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini è stato presentato al Ministero dei Lavori pubblici per approvazione il progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco dal Rubicone a Rimini, nei quali sono pure compresi quelli di armamento del tronco precedente da Cervia al Rubicone, esclusa però per entrambi i tronchi la provvista delle rotaie e degli altri ferri minuti. Il tronco è lungo m. 14,897, ed importa una spesa totale di L. 1,743,650, delle quali a base d'asta L. 1,463,500, ed il rimanente per espropriazioni ed imprevisti.

I manufatti da eseguire sono 92, di cui i più importanti sono il ponte sull'Uso obliquo a due archi di m. 23.30, ed il ponte sullo sfogo del Marecchia a due travate metalliche di m. 20. La sezione normale della strada è di m. 5; in rettilineo si hanno metri 12,013 ed in curva m. 2884 con raggio minimo di m. 500; m. 12,458 sono in orizzontale, m. 970 in discesa e m. 1668 in ascesa: la pendenza massima è limitata al 7 per mille.

><

Dalla Deputazione provinciale di Cuneo fu rimesso al Ministero dei Lavori pubblici l'ordine del giorno votato da quel Consiglio provinciale col quale si appoggiano presso il Governo del Re le istanze dei Municipii interessati, perchè fra le nuove linee da classificare in quarta categoria, giusta il nuovo progetto di legge ferroviaria in discussione alla Camera dei deputati, siano comprese anche le seguenti:

1) Borgo San Dalmazzo-Vinadio per Demonte: 2) Cuneo-Chiusa Pesio per Peveragno; 3) Busca-Cuneo per Dronero e Caraglio: 4) e Barge-Saluzzo per Envie e Revello.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia prese le seguenti deliberazioni: Approvò il fabbisogne di L. 117,750 pell'acquisto, mediante gara, di 150 mila kg. d'olio di ravizzone greggio pei bisogni del servizio trazione e materiale; autorizzò la riduzione in atto regolare degli schemi di atto di proroga a tutto giugno 1885 dei contratti colla Ditta Pozzato pel servizio dei trasporti a domicilio in Adria, e colla Ditta Cristiani pel servizio bastagi a Mantova: e dello schema di contratto colla Ditta E. Rossetti pel servizio dei trasporti a domicilio in Conegliano: approvò la proroga a tutto giugno 1885 delle convenzioni vigenti colle Ditte Volpe e Buzzi, Margreth e C., Elio Melli e fratelli Dal Torso riguardanti i trasporti di legnami pei transiti di Cormons e di Pontebba: e dell'altra convenzione colla Ditta E. Melli pei trasporti di legname dall'Austria-Ungheria alla Francia; autorizzò la Direzione dell'esercizio ad aprire trattative per prendere a nolo n. 15 locomotive; approvò la tariffa suppletoria a contratti riguardanti la costruzione di tende metalliche a Pescia: di un locale ad uso officina ed annessa tettoia a Milano; dei lavori d'ampliamento e riordino del fabbricato passeggieri e latrine a Preganziol: di latrine isolate a Cavallermaggiore: del fabbricato viaggiatori a Camogli.

><

Diamo, come è nostra abitudine, talune informazioni sul progetto di appalto del tronco da Bastia ad Alfonsine, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, del quale abbiamo già annunziato la presentazione al Ministero dei lavori pubblici.

La lunghezza del tronco è di m. 15,668, ed i relativi lavori di costruzione sono preventivati dell'importo di L. 1,660,000. Dall'appalto di esso tronco sono escluse le espropriazioni, le travate metalliche e le provviste del materiale d'armamento della via e dei meccanismi fissi delle Stazioni.

La planimetria del tronco si compone di 5 rettilinei della lunghezza, in assieme, di m. 13,793, e da 4 curve dello sviluppo totale di m. 1875 con raggio minimo di m. 600.

L'altimetria è formata da n. 24 livellette, di cui 10 orizzontali e 14 in pendenza. Le prime sono lunghe m. 8,380, e le seconde m. 7,288. L'inclinazione massima è del 7 per mille.

Lungo il tronco sono proposte due Stazioni, cioè quelle di Lavezzola e di Alfonsine, nelle quali occorrono: 2 fabbricati per viaggiatori: 2 fabbrichette per cessi: 1 magazzeno per le merci: 1 piano caricatore coperto; 1 piano caricatore scoperto; 1 rimessa per locomotive; 1 deposito e piano caricatore pel carbone; 1 rifornitore: m. 760 di marciapiedi e m. 2150 di cancellate.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza sono proposte n. 9 case cantoniere e n. 12 garette. La continuità delle strade ordinarie attraverso la ferrovia è mantenuta con n. 25 passaggi a livello. La larghezza normale della strada è fissata in m. 5.

Le opere d'arte minori a m. 10 di luce, da costruirsi lungo il tronco, sono in numero di 68, cioè: 48 acquedotti fino ad 1 m. di luce; 13 ponticelli da

1.01 a 3 id. id.: 3 id. da 3.01 a 5 id. id.; 4 ponti da 5.01 a 10 id. id.

Oltre le predette opere, ne sono preventivate tre speciali, ossia: 1 ponte obliquo a travata metallica sullo scolo Bonacquisto ad una luce di m. 15: 1 id. id. pure in ferro, in una campata di m. 18 sul canale Vela: 1. id. id. a quattro travate metalliche, della luce totale di m. 104.30 da eseguirsi sul Santerno.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate Romane nella sua adunanza del 29 dicembre 1884, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

Approvava i lavori che appresso: *a*) Impianto di binario pel Servizio merci alla Stazione di Serino; *b*) Ampliamento della casa cantoniera al kilom. 184 + 404 della linea Chiusi Asciano; *c*) Ricostruzione del coronamento alle fosse a fuoco del Deposito Locomotive a Napoli; *d*) Applicazione delle condotture per il freno Westinghouse a diversi veicoli; *e*) Ricostruzione della vettura A. S. 12.

Approvava una convenzione con la Società del Tramvia di Tivoli pel servizio cumulativo viaggiatori ed altro.

Deliberava l' attivazione di una nuova tariffa pel trasporto delle derrate alimentari.

Autorizzava in fine l'acquisto di olio d'oliva, di legna da ardere e di una piccola partita di carbone in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — L'appalto indetto pel 29 dicembre, al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Lecce, per le opere e provviste occorrenti all'armamento della via e delle Stazioni dei tronchi 3° e 4° della ferrovia Zollino-Gallipoli — da noi annunziato nel numero del 17 dicembre — dell' importo di L. 180,000, andò deserto.

Ferrovia Lecco-Como. — L' appalto indetto pel 29 dicembre, al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Como, per la costruzione del primo tronco della ferrovia Lecco-Como, fra le Stazioni di Oggiono e Lecco — da noi annunziato nel *Monitore* del 10 dicembre — fu provvisoriamente deliberato al sig. Felice Battelli col ribasso di L. 6.29 0[0 sull'importo di L. 2,423,000.

Ferrovia Novara-Varallo — L'appalto delle opere e provviste per la fornitura e collocamento in opera dei macchinismi fissi nelle Stazioni del 4° e 5° tronco della ferrovis Novara-Varallo, ridotto a L. 85,800.62, e da noi annunziato nel *Monitore* del 17 dicembre, pel 29 stesso mese, andò deserto, rimanendo così definitivamente aggiudicato al sig. Alberto Barelli.

Ferrovia FoggiaLucera. — L'appalto indetto pel 29 dicembre, al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Foggia, per la costruzione della ferrovia Foggia-Lucera, dell'importo ridotto a L. 505,474 53, e da noi annunziato il 17 dicembre, andò deserto, restando così definitivamente aggiudicato al sig. Domenico Caputo col ribasso del 5 09 al ventesimo.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — L'appalto indetto pel 3 gennaio al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Cuneo, per le opere e provviste occorrenti alla fornitura dell'armamento della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, ridotto a L. 99,695, fu provvisoriamente deliberato al sig. ing. Luigi Medici, col ribasso del 5 0[0.

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — L'appalto indetto pel 3 gennaio, al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Como, per la costruzione del tronco ferroviario Ponte San Pietro Seregno, compreso fra la sponda sinistra del Lambro e la sponda destra dell'Adda, per L. 880,500, e da noi annunziato il 17 dicembre, fu provvisoriamente deliberato all'Impresa Industriale di Napoli col ribasso del 22,57 0[0.

Ferrovia Prealpina. — Il 1° correnнte si tenne anche ad Intra un Comizio popolare per domandare al Governo la costruzione della ferrovia prealpina.

Il Comizio riescì numeroso, e vi si notava la presenza dei deputati Franzosini e Compans, dei sindaci di Biella, Ivrea e dei principali Comuni del Verbano, nonchè del cav. Locarni e vi assistevano trenta sodalizi operai.

Aperta la seduta, il presidente diede lettura di moltissime adesioni in favore della Prealpina.

Parlarono, tutti applauditi, i signori Ceretti, De Lorenzi, Cuzzi, Locarni, De Bernardi, Compans, Pinchia.

Fu votato all' unanimità un ordine del giorno reclamante che la costruzione della Prealpina sia compresa fra le linee di prima categoria.

Ferrovia Santhià-Borgomanero-Sesto Calende. — Il 4 corr. a Borgomanero si è riunito un Comizio per discutere sulla questione del raccordamento delle linee ferroviarie piemontesi con la grande linea internazionale del Gottardo.

Il Comizio ha applaudito alla decisione presa dalla Commissione mista del Comune, della Provincia e della Camera di commercio di Torino, colla quale quella Commissione chiedeva la pronta effettuazione della linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende.

Prima di sciogliere il Comizio, fu inviato un riconoscente saluto al comm. Giambastiani ed agli ingegneri Stefenini e Scotti « che coll'accuratezza degli studi dimostrarono ad evidenza i vantaggi della linea Santhià-Sesto Calende ».

Ferrovia Adria-Chioggia. — In seguito alla diminuzione del 5 0[0 sull' importo di L. 379 523.40, il 19 gennaio avrà luogo al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Venezia il nuovo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra il canale lagunare e Lusenzo e la stazione di Chioggia a Pontelongo, della lunghezza di metri 2,210.55, in provincia di Venezia, escluse le espropriazioni stabili, e la provvista e posa in opera dell' armamento, della ghiaia per la massicciata e dei meccanismi fissi per le stazioni. Il deposito provvisorio è di L. 22,000; il definitivo di L. 45,000.

Ferrovia Mantova-Legnago. — In seguito alla diminuzione del 6 0[0 sull' importo di L. 882,913 50 il 19 gennaio avrà luogo al Ministero dei Lavori pubblici ed alla Prefettura di Verona il nuovo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della ferrovia Mantova-Legnago, compreso tra la progressiva 24 + 700 e la progressiva 36 + 859.59 all' innesto colla ferrovia Dossobuono-Legnago, della lunghezza di metri 12,159.59, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico d' armamento, meccanismi fissi delle stazioni, cancellate e barriere di chiusura. Il deposito provv. è di L. 47,000; il definitivo di L. 95,000.

Ferrovia Lecco-Colico. — Leggiame nei giornali di Milano del 4 corrente:

« Ieri ebbe luogo un' adunanza del Comitato interprovinciale incaricato di curare l' attuazione della ferrovia da Lecco a Colico, al quale le Provincie hanno testè esteso il mandato anche a promuovere il valico dello Spluga.

« L' adunanza ha riconosciuto opportuno di risollevare questa or sopita questione, in prima per la insufficienza del Gottardo, il quale ha già raggiunto lo scorso anno un reddito di L. 54,000 al chilometro sulla linea principale, che, costrutta ad un solo binario con curve ristrette e pendenze sentite, è prossima a raggiungere il suo maggior grado di potenzialità. Si trovò pure conveniente riparlare dello Spluga, oggi, che tante altre linee importanti e fino anche internazionali, sono chieste calorosamente quà e colà in Italia.

« L'adunanza ha perciò deliberato di stendere un *memorandum* da mandarsi alle Provincie ed ai Municipii, e da comunicarsi ai senatori e deputati delle zone interessate onde concordi abbiano a chiedere che anche lo Spluga sia compreso nelle linee che per avventura si volessero concedere nell'occasione dell'assetto definitivo del problema ferroviario italiano ».

Ferrovia S. Donà Portogruaro. — L' *Adriatico* del 3 corrente scrive:

Sentiamo che ieri per la prima volta, in una corsa di prova, la vaporiera è arrivata fino al paese di S. Donà, portando in stazione dei vagoni carichi di ghiaia.

Diamo la notizia con molta soddisfazione nella speranza che questo sia indizio che il tronco Mestre S. Donà sarà fra breve in esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuove ferrovie svizzere. — In oggi si parla più che mai della costruzione di una strada ferrata che unisca Interlaken a Lucerna per il Brunig. Si assicura che l'affare sia stato assunto da un consorzio di banchieri, fra cui i rappresentanti delle più considerevoli Banche bernesi; questo consorzio sarebbe disposto a fornire tutti i fondi necessari.

Tariffe ferroviarie svizzere. — La *Gazz. Ticin.* scrive:

La Compagnia Svizzera-Occidentale-Sempione, la quale aveva resistito fino all'ultimo, ha finalmente dovuto sottomettersi come le altre Compagnie, ed adottare sulla sua rete la tariffa di riforma. Il sistema di tariffa di riforma adottato dalla S. O. S. è uguale a quello introdotto sulle strade ferrate tedesche, ma subì alcune modificazioni. Essa ha per principio di favorire con delle tasse ridotte gli invii di mercanzie per vagoni completi di 10,000 e di 5,000 chilogrammi, mentre è meno vantaggiosa per i colli isolati. L'idea dominante di questa tariffa consiste nell'utilizzazione completa per quanto possibile del materiale di trasporto. La mercanzia è trattata secondo lo spazio che occupa. Secondo un altro sistema, proposto dai signor Cheronnet, ma che la Compagnia Svizzera-Occidentale-Sempione ha abbandonato dopo il suo decesso, la mercanzia era considerata unicamente in ragione del suo peso. L'introduzione della tariffa, indipendentemente dal suo valore intrinseco, dev' essere considerata come un fatto compiuto per parte della Compagnia nel senso dell'unificazione della tariffa e delle tasse.

Ferrovia del Sempione. — In relazione alla notizia che abbiamo pubblicato nel numero precedente, scrivono da Berna all' *Indépendance Belge*:

« Una grossa sorpresa si era preparata dai finanzieri di Basilea, Ginevra e Berlino. Io sapevo ciò che accadeva, ma ero ben lungi dal supporre le cose avanzate a tal punto. Voi sapete che il traforo occidentale delle Alpi rimaneva all'ordine del giorno. I Savoiardi sono pel Monte Bianco, che, secondo me, è troppo vicino al Moncenisio; il suo traforo non si effettuerà. Il San Bernardo pure ha fatto parlare di sè, ma non è cosa seria. Resta il Sempione colle sue possibilità di riuscita. Per conseguenza, alcuni finanzieri hanno costituito un Consorzio che offre 25 milioni. La legge federale garantisce 4 milioni e mezzo da prelevarsi dalla Cassa federale, ed i Cantoni e le Compagnie ne offrono 10 1|2. Totale 40 milioni. Sembra che la Società Parigi-Lione-Mediterranea finora ricalcitrante, sarebbe meglio disposta adesso; fornirebbe 40 milioni. L' Italia compirebbe le linee d' accesso. Oggi, lunedì, in una conferenza tenutasi a Berna, il Consorzio deve aver preso gli ultimi accordi.

« Tutto quest' affare, condotto senza rumore, il fu sopra la testa del Sindacato attuale e ad insaputa del direttore del Sempione, sig. Ceresole, ex-presidente della Confederazione, il quale dimettevasi nel 1875 per mettersi alla testa dell' impresa. La notizia scoppiò come una bomba, e la sorpresa è generale in tutta la Svizzera ».

Tramways in Inghilterra. — Una statistica testè pubblicata mostra che in Inghilterra, durante l' anno ora spirato, furono costruite 80 miglia inglesi di nuovi tramways; e nell'intero Regno Unito i tramways stessi furono portati da 671 a 752 miglia; laddove nell'anno precedente l'aumento era stato da 564 a 671.

Ferrovie americane. — La *Railroad Gazette* di Nuova-York riferisce che, durante il 1884, furono costruite in America 3693 miglia inglesi (miglio inglese m. 1609) di nuove ferrovie. Questa è la cifra minima della costruzione annuale di ferrovie, dopo il 1878 — essendo del 40 per cento al disotto di quella del 1883.

Notizie Diverse

La luce elettrica ad Aosta — La sera del 1° corrente ebbe luogo ad Aosta l'inaugurazione dell'illuminazione generale a luce elettrica della città.

La popolazione plaudente percorse con musica le vie d'Aosta, mandando evviva all'iniziativa della Commissione e del prof. Farinet, all'opera dell'ingegnere Taddei, dell'ing. Carrone e Garnier.

Il funzionamento delle lampade Cruto e della dinamo Thury è ottimo.

Nuovo istrumento geodetico — I sigg. Luigi Pesso e Mederico Perilli, distinti ingegneri entrambi nel Real Corpo del genio civile, ed entrambi noti, il primo per essere stato direttore della ferrovia Vercelli Mortara-Pavia, ed il secondo suo valente cooperatore, hanno di questi giorni chiesto ed ottenuto dal Governo la privativa per uno strumento geodetico da essi inventato e denominato *Squadro Ciclografo.*

Scopo di questo nuovo strumento è il rapido tracciamento delle curve ad arco di circolo, il cui bisogno specialmente si fa sentire negli studii e nei tracciamenti delle linee ferroviarie. Esso è di una semplicità ammirabile, come di una facilità immensa il metodo di usarlo, avendo la forma di uno squadro agrimensorio ordinario coi traguardi ad angolo retto ed a 45°, e colla aggiunta, ciò che appunto forma la caratteristica del nuovo strumento, di altri traguardi a distanze successive di 1° a partire dal piano di due meridiani ortogonali ed in ordine saliente da destra a sinistra in uno, e da sinistra a destra nell'altro pel tracciamento delle curve aventi raggio a destra ovvero a sinistra.

Non ci intratteniamo a sviluppare la teoria dello squadro ciclografo ed il metodo di usarlo: chi desiderasse averne più dettagliate notizie, le potrà attingere dall'apposita memoria per cura degli inventori stampata sul giornale *Il Politecnico,* volume XXXII.

Treni per emigranti — Dai giornali francesi rileviamo che per cura e spesa della Compagnia Generale Transatlantica, furono costrutti e stabiliti dei convogli particolari per trasportare da Modane all'Havre degli emigranti italiani che si recano in quel porto diretti o a Nuova York, oppure nell'America Meridionale. Per ora è solamente stabilito un treno che partirebbe il venerdì d'ogni settimana.

Questo treno si compone di 2 vagoni per 80 persone ciascuno, di uno di 3 vetture per 40 persone, delle quali una parte per ristoratore, quindi due forgoni.

Nelle due vetture da 80 persone, queste saranno sedute a gruppi di quattro con tutta facilità di comunicare fra loro per tutta la lunghezza del vagone, come pure per tutta la lunghezza del treno. Nel treno furono pure stabiliti dei posti per poter coricare i fanciulli, giacchè molti degli emigranti si compongono di famiglie intere delle quali fanno parte fanciulli e vecchi.

Nel vagone ristorante gli emigranti troveranno a prezzi ridotti, pane, carne, salame, burro, latte e caffè. La Compagnia Transatlantica distribuisce gratuitamente il caffè.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Tra i valori ferroviari, i soli negoziati con importanza, nella settimana scorsa, furono le Azioni della Società delle Meridionali, le quali ebbero il prezzo di 675 a 676 fine gennaio, e per ultimo a 689 *ex-coupon*; le Obbligazioni a 304 circa; i Boni a 558. Tutti gli altri invariati.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torreberretti-Gravellone presso Pavia. — Azioni estratte il 22 dicembre 1884, rimborsabili a Firenze in lire 420 dal 2 gennaio 1885 verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi nnmeri 24 al 74 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostituita da un'Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni
73	dal 721 al 730	474	dal 4731 al 4740
184	» 1831 » 1840	519	» 5181 » 5190
218	» 2171 » 2180	687	» 6861 » 6870
219	» 2181 » 2190	784	» 7831 » 7840
300	» 2991 » 3000		

Ferrovia Alessandria-Acqui. — Azioni estratte il 22 dicembre 1884, rimborsabili a Firenze in lire 500 dal 2 gennaio 1885, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 55 al 60 compresi.

Ogni azione estratta verrà sostituita da un' Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 57 Azioni estratte.

22 143 214 227 627 647 698 809 841 852
885 965 1048 1193 1221 1410 1502 1519 1569 1613
1710 1716 1818 1892 2092 2250 2267 2493 2873 3298
3395 3601 3921 4036 4150 4264 4632 4635 4370 5019
5130 5133 5226 5496 5596 5613 5922 6217 6505 6657
6758 6769 6811 7259 7444 7697 7996.

Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio 1874. — Estrazione semestrale 20 dicembre 1884.

1ª emissione. — 20ª estrazione di 125 Obbligazioni rimborsabili in L. 100.

N. 67 624 636 842 859 865 891 1088 1219
1243 1269 1419 1583 1666 2455 2576 2916 3086
3228 3342 3377 3448 3637 3821 3954 3968 4059
4120 4216 4276 4347 4376 4428 4625 4662 4757
5036 5053 5106 5199 5242 5457 5663 5690 6030
6126 6212 6213 6324 6345 6409 6589 6627 6888
6898 6920 7018 7238 7241 7364 7367 7380 7484
7695 7785 7858 8181 8212 8299 8329 8386 8400
8601 8990 9039 9107 9145 9165 9230 9302 9463
9804 10133 10312 10337 10434 10635 10812 10843 10863
11241 11298 11373 11454 11682 11810 11986 12032 12125
12237 12338 12441 12449 12523 12582 12737 12751 12842
13238 13541 13712 13751 13794 13801 13884 14190 14207
14309 14478 14640 14916 15092 15230 15365 15903.

2ª emissione. — 19ª estrazione di 20 Obbligazioni rimborsabili in L. 500.

N. 296 453 625 1265 1379 1445 1456 1645 1657
2033 2035 2099 2113 2146 2400 2454 2588 2613 2638
2680.

3ª emissione. — 16ª estrazione di 7 Obbligazioni rimborsabili in L. 1000.

N. 25 34 223 331 375 537 610.

4ª emissione. — 12ª estrazione di 11 Obbligazioni rimborsabili in L. 1000.

N. 4 121 239 367 470 506 580 834 1038 1347 1348.

Rimborso, dal 1° gennaio, a Vicenza, Cassa della Banca Popolare.

Ferrovia di Cuneo. — Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, comprese nella 51ª estrazione a sorte seguita in Roma il 15 dicembre 1884.

58 della 1.a emissione (5 0/0) da lire 400 caduna.

(Creazione 26 marzo 1855).

320 353 502 546 551 702 818 1115 1118 1254
1476 1458 1473 1555 1628 1657 1880 1902 1938 2083
2295 3446 3975 4055 4323 4461 5188 5266 5316 5328
5375 5432 5541 5702 6438 6476 6503 6708 6859 7615
7737 7947 8102 8421 8467 8890 8929 9236 9341 9384
9529 10025 10115 10182 10206 10664 10953 10959.

38 della 2.a emissione (3 0/0) da lire 500 caduna.

(Creazione 21 agosto 1857).

340 384 474 725 820 845 866 1012 1749 2057
2111 2175 2539 2569 2800 3508 3771 5533 6615 7194
7298 7887 8260 9267 9447 9552 18152 10928 10945 11255
11589 13599 13863 13961 14339 15212 15261 15774.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Deputazione provinciale di Mantova (10 gennaio). — Lavori stradali ad uso del tronco di guidovia Piazza d'Arco-Porta Pradella-T e Cerese. Importo L. 123,966.91; dep. provv. lire 6,000; def. L. 12,000; fat. al 26 gennaio.

Direzione del Genio militare di Capua (14 gennaio). — Lavori stradali nelle regioni dei monti Sant'Agata e Torteno in Gaeta, da ultimarsi in 120 giorni. Importo L. 31,000; dep. L. 3,100 da farsi in una delle Intendenze di finanza; fatali a giorni 15.

Prefettura di Cuneo (15 gennaio). — Novennale manutenzione (dal 1° aprile 1885) del tronco di strada nazionale n. 17 da Ceva a Savona, compreso tra la sua diramazione dalla strada nazionale di Oneglia al Rondò di San Bernardino presso Ceva e l'acquedotto sul Belbo, lungo m. 10,790.70. Importo annuo L. 6,654.59; dep. provv. L. 2,000; def. 1/2 canone; fatali a giorni 15.

Prefettura di Treviso (15 gennaio). — Costruzione d' una briglia attraverso il fiume Sile, superiormente al ponte Dante in Treviso. Importo L. 45,112; dep. provv. L. 4,500: def. il decimo; fat. a giorni 5.

Prefettura di Genova (15 gennaio; fat.). — Opere e provviste pel complemento e sistemazione del tronco della strada provinciale, n. 143, di Val di Vara, fra l'abitato di Piana ed il ponte sul torrente Durasca. Importo ridotto a L. 75,128.40; dep. provv. L. 3,000; def. il decimo.

Municipio di Casapulla, prov. di Caserta (18 gennaio). — Lavori di sistemazione delle strade interne Municipio, Vescovo Natale, Vetere e Concezione. Importo L. 66,000; dep. provv. L. 3,300; def. L. 6,600; fat. al 2 febbraio.

Ministero dei lavori pubblici (20 gennaio). — Opere e provviste per la sistemazione del fiume Brenta colla foce in mare, e dell'ultimo tronco del fiume Bacchiglione, nonchè al miglioramento delle condizioni di scolo dei terreni alla destra di detti fiumi (Padova e Venezia). Importo L. 4.980,400; dep. provv. L. 200,000; def. L. 500,000; fat. a giorni 5.

Municipio di Torino (26 gennaio - esp. def.) — Costruzione dei tre tronchi di strada di circonvallazione tra la barriera di Casale e la strada alla Villa della Regina. Importo ridotto a L. 76,923.17.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un ponte smontabile in acciaio di 21 metri di corda per le Ferrovie Alta Italia.

— L' appalto per la novennale manutenzione del tronco di strada nazionale n. 36 da Genova a Piacenza, indetto pel 3 gennaio, ridotta a L. 17,261.78 annue, fu provv. deliberato al sig. Costantino Lentati col ribasso di L. 6.70 0/0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

46ª Settimana. — *Dal 12 al 18 novembre* 1884

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	792,535.57	460 25
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	592,070.—	343.83
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	+ —	+ 200,465.57	+ 116.42
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	23,812,231.51	13 828.25
Introiti corrisp. nel 1883	1,607.15	22,826,337.24	14,202.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+114.85	+ 985,894.27	— 374.74

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884.	1,451.—	260.382.65	179.45
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	300,068.15	217 91
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+ 74.—	+ 39,685.50	— 38.46
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,410.35	10,582,553.12	7,503.49
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,357.20	10,866,223.91	8,006.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 53.15	— 283.670.79	— 502.86

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1884

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	14,560.62	366.03	14,926.65
Torino-Lanzo	38,283.05	10,834.41	49,117.46
Settimo-Rivarolo . .	15,906.03	6,056.92	21,962.95
Santhià-Biella	31,688.81	22,601.20	54,290.01
Fossano-Mondovì . .	3,877.60	»	3,877.60
Sassi-Superga	42,255.70	»	42,255.70
	146,571.81	39,858.56	186,430.37

Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal 17 al 23 settembre* 1884.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil.
Prodotti della settimana. .	1,684	531,000.40	16,486.73
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	757,728.11	23,461.67
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno. . .	—	226,727.71	6,974.94
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 23 settembre 1884	1,684	25,344,104.95	20,630.25
Periodo corr. 1883	1,684	25,020,991.48	20,387.95
Aumento	—	323,113.47	242.30
Diminuzione	—	—	—

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

	Vicenza Treviso	Vicenza Thiene Schio	Padova Bassano
1884 — Mese di giugno....	43,518.76	28,904.89	24,791.8
Mesi precedenti dell'anno..	208,292.24	124,926.51	118,025.5
Totale....	251.811.00	253,831.40	142,817.4
1883 — Mese di giugno....	49,089.19	24,598.93	25,909.00
Mesi precedenti dell'anno..	242,834.74	104,723.58	119,391.03
Totale....	291,923.93	129,322.51	145,290.03

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

per fornitura d' Olio d' Oliva

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilog. 180,000 *Olio di Oliva* di cui:

Chilogrammi 80,000 pel Magazzino di ROMA
» 100,000 » » FIRENZE

apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 16 Agosto 1884, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana, N. 7), e nelle stazioni di FIRENZE, LIVORNO, PISA, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 15 Gennaio corr. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per fornitura d' Olio d' Oliva.

L' apertura delle offerte sarà fatta il giorno 16 successivo alle ore 2 pom. dal Comitato di Sorveglianza dell' Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti, e ciò senza obbligo di indicarne il motivo. Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa Centrale dell' Amministrazione in Firenze o nelle Sotto Casse di Roma e Napoli un deposito di L. 250 per ogni 10,000 chilog. d' Olio pei quali intende concorrere. Tale deposito dovrà esser fatto in contanti o in titoli del Consolidato italiano, valutati al prezzo di Borsa, od in Fedi di Credito del Banco di Napoli girate a favore del Cassiere Capo delle Strade Ferrate Romane. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente, od un suo delegato, potrà assistere all'apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell' Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nell' offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedir l' Olio a forma dell' articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 2 Gennaio 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° Gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola (Coupon) XXIX di L. 12.50

per il semestre d'interessi scadente il 31 Dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** { la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» Banque de Paris et des Pays-Bas.
» Banque d'Escompte de Paris. }
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.

Parimenti al 1° Gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le **Azioni estratte al Sorteggio** del 15 Dicembre corr., cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'Art. 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, 25 Dicembre 1884.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **25,550** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **956,800** »
GHISA vecchia da rifondere . . . » **128,600** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **9,200** »
LAMIERA di ferro in sorte, bronzo, rame e zinco da rifondere, latta vecchia. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **13 Gennaio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 15 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Dicembre 1884.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 26 gennaio 1885, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **undecima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **diciannovesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1885, sono di 28 Azioni e di 92 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° luglio 1885.

Milano, 15 dicembre 1884.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA – FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° Gennaio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXX di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 Dicembre corr., nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXIX sorteggio*, avvenuto il 1° Ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, li 23 Dicembre 1884.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

G. Sartori Dirett. [illegible]

ANNO XVIII Mercoledì 14 Gennaio 1885. Num. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

Preghiamo vivamente quei pochi associati, il cui abbonamento è scaduto colla fine del 1884, e che non l'hanno ancora rinnovato, a volercene rimettere l'importo con vaglia postale, oppure con biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1883

(Continuazione — Vedi n. 1).

CENNI DESCRITTIVI SUI DIVERSI SERVIZI DELLE RETI PRINCIPALI.

Ai prospetti specificati nel numero precedente segue un capitolo contenente alcuni cenni descrittivi sui diversi servizi delle reti principali e suddiviso in cinque Capi.

Il Capo I, riguardante la *manutenzione ed i lavori*, cita i lavori, compiuti od in corso, nel 1883, nel *corpo stradale ed in opere d'arte.*

Per le ferrovie dell'Alta Italia, la Relazione nota i seguenti: la costruzione di una nuova linea sussidiaria fra Rivarolo e Sampierdarena pei treni dei viaggiatori; la costruzione di una seconda galleria a due binari sotto il colle di San Lazzaro, fra le nuove calate del porto di Genova e la Stazione di Sampierdarena; il restauro definitivo dei due ponti sul Sansobbia e su' Vallecrosia lungo la linea Genova-Ventimiglia; la costruzione di due castelli provvisorii in legname a sostegno della travata metallica del ponte sul Po a Borgoforte, in sostituzione della pila rovinata durante la piena del settembre 1882, ed i lavori preparatorii per la ricostruzione della nuova pila con maggiori dimensioni, e fondazioni più profonde; la costruzione del secondo binario lungo il tronco Rubiera-Modena.

— Sulla rete delle ferrovie Romane, la Relazione indica: il raddoppiamento di binario fra la Stazione di Roma e quella del Portonaccio sulla linea Roma-Orte, ed il ricambio in questa tratta di due ponti in ferro nella località detta Pomerio esterno; il rialzamento del binario fra i chilometri 19 e 23 della linea Roma-Civitavecchia, già iniziato nel 1882, allo scopo di preservare la linea stessa dalle inondazioni del Tevere e del torrente Galera; la costruzione del secondo binario fra Roma e Ciampino sulla linea Roma-Napoli ed il completamento sulla medesima dei lavori in muratura alle pile del viadotto di Velletri.

— Sulla rete delle ferrovie Meridionali: il prolungamento fino al porto del binario già in servizio dalla Stazione di Ancona al Lazzaretto.

— Sulle ferrovie Calabro-Sicule: il rialzamento della livelletta stradale fra i chilometri 10 e 14, e 63 a 64 della linea Buffalora-Cosenza; le sistemazioni del corpo stradale in seguito alle numerose frane che si manifestarono lungo la valle del Basento sulla linea Eboli-Metaponto, e la costruzione sulla medesima di un tratto di galleria artificiale tra i chilometri 128.503 e 128.557, oltre al prolungamento della fronte verso Eboli della galleria al chilometro 130 022; il rialzamento delle travate metalliche dei ponti sui torrenti Larderia e Mili, lungo la linea Messina Siracusa.

— Riguardo alle Stazioni ed ai fabbricati, si osserva che nella Relazione precedente, accennandosi alla costruzione di una linea di circonvallazione alla città di Milano, fu eziandio accennato che alla medesima si collegava la costruzione di *smistamento* a Porta Sempione, la quale infatti venne pressochè compiuta nell'anno 1883. In questa le manovre di smistamento si eseguiranno col sistema così detto della gravità, sistema che, adottato con buona prova presso alcune ferrovie estere, tende ora ad estendersi anche da noi, onde affrettare le operazioni di scomposizione e ricomposizione dei treni merci per le diverse linee cui sono destinati i vagoni.

— Nella Stazione marittima di Genova si provvide all'impianto di nuovi binari e piattaforme sulle calate di Santa Limbania, della Sanità, sul ponte di San Teodoro e sulle calate fra il ponte Salumi ed il Mandraccio, e si proseguirono i lavori per la costruzione dei tre magazzini sulle calate di fronte alla Darsena.

— Si provvide all' ampliamento della Stazione di Gallarate a seguito dell'innesto nella medesima della nuova linea di Laveno; si eseguirono in parte i lavori di ampliamento della Stazione di Novara in dipendenza della nuova linea Novara-Pino, e di quella di Parma dove convergono le nuove linee Parma-Spezia e Parma-Brescia.

— Nella Stazione di Torino, Porta Nuova, si provvide al restauro radicale del fabbricato e della tettoia viaggiatori: alla costruzione di piani caricatori ed impianto binari e meccanismi nel nuovo scalo per le merci di 5ª classe, oltre il cavalcavia di San Salvario, ed all'impianto di un binario di raccordo fra la Stazione e la località per l'Esposizione nazionale del 1884.

— Altre opere di ampliamento e di sistemazione furono attuate nelle Stazioni di Borgone, Avigliana, Moncalieri, Alessandria, Rivarolo, Oleggio, Mortara, Bressana-Bottarone, Tortona, Voghera, Bologna, Castelfranco, Pracchia, Pescia, Pistoia e Lucca.

— Fu intrapresa la costruzione dei fabbricati definitivi per i passeggeri nelle Stazioni di Albissola, Diano Marina, Nervi, Rapallo, Santa Margherita, Soresina e Castelleone.

— Fu provveduto all' impianto del servizio merci a piccola velocità nelle Stazioni di Torino succursale, Rogoredo, Borgo Panigale e Quinto; nonchè all'impianto di una nuova Stazione a Castellino Tanaro e di un binario di ricovero con Stazione telegrafica all'imbocco della galleria Sella lungo la linea Savona-Brà, e di altra nuova Stazione a Vaioni sulla linea Cologna-Pistoia.

— Nell'interesse militare furono poi iniziati i lavori per la costruzione di piani caricatori ad uso militare nelle Stazioni di San Giuseppe, Brà e Vigevano; e per l' ampliamento dei binari nelle Stazioni di Santa Maria Maddalena, Vergato, Porretta e Piteccio.

— Alla Stazione di Roma (Ferrovie Romane) venne ultimata la sistemazione generale dei binari del piazzale e dello scalo merci, non che la costruzione di quattro grandi capannoni per merci, di un nuovo magazzino merci per servizio della grande velocità e del capannone per gli apparecchi della illuminazione elettrica della Stazione.

— Alla Stazione di Napoli si ultimò la costruzione dei portici laterali, ricambiando le colonne del prospetto.

— Alla Stazione di Caserta furono completati il buffet ed i muri di cinta, ed a quella di Gallese fu costruito il fabbricato definitivo pei viaggiatori.

— Per provvedere in fine alla sorveglianza della linea Roma-Pisa a seguito dell'attivazione sulla medesima del servizio dei treni notturni, alla fine del 1883 si trovavano parte ultimate e parte in corso di costruzione 90 case cantoniere, oltre a 113 casotti in muratura costruiti di urgenza, che resteranno poi come annessi alle nuove case cantoniere predette.

— Sulla linea Bologna-Otranto (Ferrovie Meridionali) si costruì la nuova Stazione di Mandolfo-Marotta, e si continuarono i lavori del fabbricato viaggiatori della Stazione di Castellammare Adriatico e quelli della nuova Stazione di Pescara.

— A Taranto fu compiuto l' ampliamento del piazzale per la Stazione definitiva, e vi s'intraprese la costruzione del fabbricato viaggiatori e delle rimesse locomotive.

— Sulla linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule) si costruì un nuovo fabbricato viaggiatori per la Stazione di Botricello.

— In Sicilia si continuarono i lavori per la Stazione definitiva di Palermo, ultimando le murature del piano terreno del fabbricato viaggiatori, la rimessa locomotive, il magazzino approvvigionamenti, la rimessa vetture, il magazzino merci ed i piani caricatori scoperti.

— In ordine all'armamento ed ai meccanismi fissi, nel seguente quadro si riportano, per le reti principali, le lunghezze dei binari armati in acciaio alla fine degli anni 1882 e 1883 quali risultano dal prospetto n. 3, colonna 20, di questa e della precedente Relazione. e la quantità dell'armamento rifatto entro il 1883:

INDICAZIONE delle reti	LUNGHEZZA assoluta delle vie di corsa alla fine del 1883	LUNGHEZZA dei binari in acciaio alla fine dell'anno		AUMENTO nell' anno	PROPORZIONE per 0/0 dei binari in acciaio alla fine del 1883
		1883	1882	1883	
	Km. m.	*Km. m.*	*Km. m.*	*Km. m.*	
Alta Italia . . .	4,287,431	3,018,355	2,674,934	373,421	71
Romane	1,791,971	1,119,537	921,491	198,043	62
Meridionali . . .	1,752,186	811,030	546,700	264,330	46
Calabro-Sicule .	1,371,312	356,305	208,880	147,425	26
Sarde	413,657	22,023	8,097	23,026	8
Totali e medie .	9,616,563	5,367,250	4,360,105	1,007,145	56

— Nel 1883 si continuò sulle ferrovie dell' Alta Italia l'impianto degli apparati di sicurezza del sistema Saxby e Farmer, in base al programma generale stabilito per una graduale applicazione degli apparati stessi ai bivii ed alle Stazioni più importanti di quella rete. Furono infatti muniti di apparati di sicurezza il bivio Vignole presso Novara, il bivio Sesia presso Vercelli, il bivio Tirolo presso Verona, ed i bivii Magna, Passerelli, Vigevano, Ghisolfa e Simonetta presso Milano, nonchè l' ingresso della Stazione di Milano Porta Ticinese. L' applicazione di questi apparecchi, dei quali l'Amministrazione ferroviaria è pienamente soddisfatta, continuerà a farsi nei successivi esercizi.

— Le Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane disposero di adottare in alcune località, per la manovra dei veicoli, ed in sostituzione delle cosidette batterie di piattaforme, dei carrelli trasbordatori senza fossa, per ora a titolo di esperimento, riservandosi ad estenderli maggiormente in seguito, se l'esperienza riuscirà, siccome è a ritenersi, soddisfacente.

— Sulle ferrovie dell' Alta Italia venne adottato nell'anno 1883 con soddisfacenti risultati, un nuovo tipo di bilancia a rotaia continua (sistema Opessi), che ha il tavolato indipendente dalla rotaia di corsa, di modo che i veicoli, che transitano sul tratto di binario in cui trovasi la bilancia, non agiscono sul tavolato, e quindi sul meccanismo della medesima, che quando devono essere effettivamente pesati. Queste bilancie possono quindi essere collocate senza inconvenienti sui binari di manovra, e, se occorre, anche su quelli di corsa, ed i carri possono essere tirati sulle bilancie stesse con manovre a mezzo di locomotive e pesati senza essere staccati dal treno.

— Pel nuovo deposito locomotive a Pistoia venne adottato un tipo di piattaforma del diametro di metri 14.50 con motore a vapore, del quale tipo sarà esteso l'impiego ai più importanti depositi della rete dell'Alta Italia, qualora le spese d'impianto e d' esercizio risultino in corrispondenza al lavoro da farsi.

— Ad evitare che nelle manovre di Stazione avvengano urti fra il materiale fermo su un binario e quello in movimento su un binario attiguo, vennero collocati negli

interbinari delle Stazioni delle ferrovie Romane, in prossimità degli scambi, alcuni indicatori aventi per scopo di mostrare i limiti entro i quali su ciascun binario è sicuro lo stazionamento di interi treni, locomotive o veicoli isolati.

— Tali indicatori sono costituiti da una traversa ordinaria tinta di bianco, smussata agli angoli longitudinali superiori ed emergente un poco dal massicciato, la quale determina il punto in cui l'interbinario si riduce a due metri e permette quindi il sicuro stazionamento di un treno.

(*Continua*).

LE FERROVIE
AL CONSIGLIO PROVINCIALE DI MILANO

Nella seduta dell'8 corrente del Consiglio provinciale di Milano, dopo una importante discussione sulla questione agraria, il consigliere Robecchi svolse una sua interrogazione sull'atteggiamento della Deputazione provinciale in riguardo all'assetto definitivo del problema ferroviario italiano, di cui sta ora occupandosi il Parlamento.

Gli spiace, egli disse, parlare di ferrovie ora che fu emesso un voto per uno sgravio di imposta. Ma la situazione ci forza la mano. Da una parte c'è la crisi agraria; dall'altra si sta per dare l'assetto definitivo alle ferrovie italiane. Non c'è quindi tempo a perdere. Tutti sentono che il momento è decisivo, e che è urgente far pervenire al Governo e al Parlamento l'espressione dei proprii desideri e bisogni. Si fa ressa per ottenere nuove linee. Firenze vuole una nuova linea su Bologna, oltre le due esistenti; Venezia l'Adriaco-Tiberina: Napoli due altre direttissime per Roma; Torino, che già ha una nuova linea al mare per Cuneo e Ventimiglia, vuole anche la Cuneo-Nizza, la direttissima per Savona, la Oulx-Briançon, e due linee subalpine per collegarsi col Gottardo.

Non dobbiamo imitare questi esempi, ma sarebbe nocivo non tenere in evidenza alcuni grandi interessi di cui noi siamo i naturali rappresentanti, anche per la nostra situazione geografica, collocati come siamo al centro di un grande semicircolo alpino da cui partono stradali convergenti verso la nostra pianura. Quando saranno compiute queste reti, Milano avrà una delle più mirabili posizioni ferroviarie dell'Europa.

La nostra Provincia ha sempre avuto un largo e ardito indirizzo in materia ferroviaria, e già ne sentiamo largamente il profitto. Non restrinse la sua azione al limite del suo territorio, ma sussidiò linee collocate oltre la sua frontiera. Tra le altre la Monza-Calolzio e la Lecco-Colico, non per l'interesse locale, ma come sezioni della gran linea verso lo Spluga.

Parla lungamente di questa linea e della sua importanza storica ed economica, perpendicolare al Mediterraneo, e conducente al Lago di Costanza, un grande nodo di comunicazioni dell'Europa centrale, ove sono le teste di linea delle reti ferroviarie di cinque Stati. Dimostra come l'Italia abbia bisogno di questo passaggio per fare concorrenza all' Arlberg, che tende a sviare dall' Italia il traffico della Svizzera e del Reno; per avere un transito alpino che essa possa dominare economicamente e militarmente; e perchè la ferrovia del Gottardo è costruita in modo tale che già si approssima al massimo della sua potenzialità, avendo nel 1883 già un prodotto di 43,500 lire al chilometro.

Passa a parlare del Sempione, passaggio meno importante, a suo parere, ma ove le cose sono più avanzate. Nella valle del Rodano la ferrovia arriva a Brieg, ossia all'imbocco del tunnel. Dal lato di Mezzogiorno la ferrovia è decretata fino a Domodossola, che dista 20 chilometri da Isella, imbocco Meridionale. Narra dei nuovi studi che portarono il tunnel a soli 700 metri di altezza. L' Italia non deve fare che linee d' accesso. La spesa del tunnel deve essere a carico della Francia, la quale vede la competenza del Cenisio diminuire di quanto cresce quella del Gottardo, e l'influenza economica germanica sostituirsi alla sua in Italia, Può riguadagnare il terreno perduto colla linea del Sempione che abbrevia notevolmente le distanze fra alcuni dei suoi centri principali e l'Italia. Questa opinione va prendendo piede in quel paese.

Noi, curanti di questi interessi, abbiamo fatto studiare a spese comuni tra la Provincia e il Comune di Milano, la linea dimenticata Arona-Ornavasso, la diretta da Milano al Sempione. Dobbiamo chiedere che sia contemplata nel nuovo ordinamento ferroviario.

Accenna alle due linee trasversali Novara-Busto-Saronno-Seregno e Novara-Gallarate-Caccivio-Como, e chiede che per esse sia stabilito un sussidio dello Stato.

Conclude raccomandando alla Deputzzione perchè abbia a fare uffici presso il Governo e il Parlamento onde ottenere: che la linea Lecco-Colico-Chiavenna sia posta in prima categoria affrettandone la costruzione; che parimenti sia posta in prima categoria la linea d'accesso al Sempione, contemplando e collocando del pari in prima categoria il tronco Arona-Ornavasso; che sieno sussidiate dallo Stato, collocandole almeno in quarta categoria, le due linee Novara-Busto-Saronno-Seregno e quella Novara-Gallarate-Como, con riguardo anche alla linea Gallarate-Abbiategrasso, che è il grande rettifilo dal Gottardo a Genova.

Bianchi Giuseppe risponde: La Deputazione si è preoccupata fin dal primo sorgere di questa questione ferroviaria dell'interesse che la città e provincia di Milano potevano riscontrare nella sua soluzione. L'azione comune della nostra provincia, di Venezia e delle provincie e città consorelle, comprese quelle del litorale Adriatico fino a Bari e dei ducati, fece sì che il Governo dovette accordare l'esercizio cumulative fra le due Società Tirrena ed Adriatica della linea Milano-Chiasso. Non fu una soluzione completa secondo i nostri voti, ma fu almeno una soddisfazione parziale che risponde in gran parte ai nostri intenti.

Quando si conobbero le Convenzioni ferroviarie, la vostra Deputazione non intese di sindacare il complesso della questione, vale a dire se queste rispondevano all'interesse generale d'Italia; ma si occupò esclusivamente di quelle condizioni in esse Convenzioni inserte che risguardavano il nostro particolare interesse.

Tra i patti conchiusi trovò che meritavano un attento esame il riordinamento delle ferrovie mediante lavori straordinari per l'importo d'oltre centotrenta milioni, le condizioni d'esercizio per alcune ferrovie complementari, tra le quali vi era la Laveno Gallarate, le tariffe nei riguardi di quest'ultima, ed in fine le nuove costruzioni ferroviarie per un numero fisso di chilometri 1000.

Per le spese di riordino, pensò la vostra Deputazione

che abbisognava approfittare della circostanza per domandare al Governo il completamento della ferrovia di circonvallazione della città di Milano, i lavori di sistemazione ed aggiunta allo scalo merci di Porta Garibaldi ed alla Stazione di smistamento, l'ampliamento della dogana unica, riconosciuta affatto insufficiente fin dalla sua prima attivazione. Per tutto questo nella Tabella annessa alle Convenzioni si assegnano circa 2,000,000, somma esigua in confronto del bisogno e che dovrebbe essere elevata almeno a lire 8,000,000.

Tutte queste opere già le aveva la Deputazione domandate d'accordo col Municipio e dietro un pregiato memoriale steso dalla Commissione mista ferroviaria, composta dei rappresentanti della Provincia, del Comune, della Camera di commercio e di altre persone autorevoli e competentissime.

Per la seconda parte che riguarda l'esercizio, abbiamo dovuto convincerci che per le condizioni incluse nelle Convenzioni la linea Laveno-Gallarate viene collocata fra le ferrovie per le quali non si applicherà la percentuale del 62 per cento che allorquando il reddito lordo avrà raggiunta la cifra di L. 27,000 al chilometro. È questa una condizione dannosa per lo scopo della nostra ferrovia, la quale fu costruita coi nostri sacrifizii perchè avesse a risultare dell'importanza d'una linea di prima categoria. Nè dobbiamo dissimulare a questo proposito il trattamento ingiusto fatto dal Governo fin qui a questa ferrovia, la quale venne esercitata come ferrovia di poca importanza e d'infima classe. Se non possiamo di ciò darne colpa direttamente al Governo, dipendendo questo stato di cose più dalle prevenzioni e dal poco buon volere di qualche notabile funzionario dell'Alta Italia, certo però non possiamo a meno di lasciarne tutta la responsabilità al Ministero, al quale non mancarono le nostre osservazioni e persino le nostre proteste.

Si è per ciò che nell'attuale congiuntura delle Convenzioni noi dovremo domandare che l'esercizio di questa linea venga in tutto pareggiato all'esercizio della linea Pino-Novara.

Per ciò che riguarda le tariffe, noi non faremo dei voti platonici di riduzione pegli articoli che hanno attinenza colle industrie della nostra Provincia. Ci limiteremo soltanto ad insistere perchè alla linea Laveno Gallarate siano applicate tutte le disposizioni di favore che sono incluse nelle Convenzioni pel trasporto dei materiali di costruzione sulla linea Pino-Novara.

Veniamo ora alle costruzioni. Noi siamo rimasti perplessi nell'ammettere la necessità di nuove spese. Nelle condizioni tutt'altro che favorevoli del bilancio dello Stato ci parve una enormità l'aggiungere spensieratamente la costruzione di un migliaio di chilometri nelle Convenzioni, i quali rappresentano all'incirca quattrocento milioni di nuovo aggravio pel paese. Quando però abbiamo riscontrate le numerose ed insistenti domande da parte di molte altre provincie italiane per nuove ferrovie, abbiamo pensato che addossarci noi soli la parte di abnegazione e di patriottismo platonico sarebbe stata una vera follia della quale non ci sarebbe rimasta che una grave responsabilità verso i nostri amministrati.

Abbiamo adunque conchiuso che se ad ogni costo si dovevano costruire questi 1000 chilometri, che almeno una parte proporzionata dovesse essere assegnata per la nostra Provincia che è la prima contribuente d'Italia sia per le imposte che per le rendite nei varii rami di servizio e nel movimento commerciale ed industriale.

Nè abbiamo perciò avuto bisogno di ricorrere a progetti ideati per l'opportunità del momento. Noi abbiamo dei progetti antichi già propugnati con sacrifici notevoli presso lo stesso Governo e dei quali per ragioni che è inutile qui riprodurre, non si tenne alcun conto. Voglio dire il progetto dello Spluga e l'altro di una linea Gallarate-Abbiategrasso.

Lo Spluga diventa ora tanto più urgente dacchè l'esperienza ha provato che il Gottardo non soddisfa abbastanza, per le sue condizioni difficili di pendenza, di curve, e di un solo binario, a tutto il movimento internazionale fra la Germania e Milano. Prova di questo l'abbiamo nel rifiuto della stessa Società del Gottardo ad accogliere partite grosse di mille vagoni per trasporti. Arrogi a ciò la necessità di dare alla rete Adriatica una linea tutta propria, oltre la cumulativa di Chiasso, per il Gottardo, e facilmente vi persuaderete di quanto tornerebbe vantaggioso questo passaggio per l'Italia.

Una Commissione, composta dei delegati delle quattro provincie di Milano, Como, Bergamo e Sondrio, nominata dalle singole Provincie per vigilare la costruzione della linea Lecco-Colico, ebbe pure in questi ultimi tempi il mandato dalle rispettive Deputazioni provinciali di occuparsi dello Spluga, e sta redigendo un manifesto che sarà trasmesso, oltre alle rappresentanze delle stesse Provincie interessate, anche a tutte le altre Lombardo-Venete ed Adriatiche, perchè vogliano propugnarne la costruzione.

La linea Gallarate-Abbiategrasso risponde al completamento della nostra rete d'interesse provinciale, ponendo in comunicazione l'alta provincia colla bassa, fra le quali corre uno scambio notevole di prodotti. Anche per questa si provvederà a domandarne al Governo la sollecita costruzione includendola nelle linee di 4ª categoria.

Così dicasi della linea Novara-Gallarate, semprechè però questa non abbia un inutile e dannoso seguito verso Como.

Tali sono gli intenti della vostra Deputazione e spero che con questi schiarimenti ed affermazioni anche l'onorevole Robecchi potrà essere soddisfatto.

Robecchi si dichiara soddisfatto delle dichiarazioni della Deputazione e delle opinioni espresse colle quali concorda.

La seduta è levata alle ore 5 e un quarto.

La sessione straordinaria è chiusa.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e gli interessi francesi ed italiani

I nostri lettori si ricordano della missione precedentemente affidata al sig. Marteau per lo studio della questione del Gottardo e degli importanti lavori che ne sono stati la conseguenza. Due estese relazioni furono da lui consegnate al ministro degli affari esteri in luglio 1883. L'una e l'altra concludevano coll'affermare la necessità, per la Francia, di costrurre una linea più breve e più economica che non quella del Gottardo e del Moncenisio, e si pronunziavano a favore del passaggio del Sempione. Noi, ravvisandovi un interesse diretto anche per l'Italia, le abbiamo pubblicate nel *Monitore* del 20 settembre e 4 ottobre 1882, 12 e 19 dicembre 1883.

Nel 1884 il sig. Marteau venne incaricato d'un nuovo studio, destinato a controllare i suoi apprezzamenti anteriori mercè i recenti dati forniti dall' esercizio normale della linea del Gottardo. Egli rassegnò una terza relazione che venne pubblicata nel *Moniteur Officiel du Commerce* dell' 11 dicembre p. p. Riproducendola in queste colonne, noi richiamiamo l' attenzione dei lettori sul modo in cui le previsioni tutte del sig. Marteau, in ordine all' influenza della linea germanica, si sono esattamente realizzate, come pure sulla chiarezza delle sue conclusioni in favore del Sempione.

Il sig. Marteau così si esprime:

« Le due precedenti relazioni, trasmesse al dipartimento in data 5 luglio 1882 e 12 agosto 1883, esprimevano la opinione che, contribuendo potentemente all'apertura della linea del San Gottardo, la Germania aveva mirato sovratutto allo sviluppo del suo commercio d' esportazione coll' Italia e coi porti situati lungo il litorale mediterraneo; le medesime esprimevano, inoltre, il timore che cotale sviluppo di scambi fra la Germania e l' Italia potesse effettuarsi a danno della Francia.

« I fatti vennero, in seguito, e confermare ampiamente siffatte apprensioni.

« Già la relazione del 12 agosto 1883 segnalava una diminuzione abbastanza sensibile nelle nostre esportazioni in Italia, ed in pari tempo un sensibile aumento d'esportazione dei prodotti germanici nella penisola.

« L' anno 1883 non fece altro che accentuare questo duplice movimento. Mentre, infatti, il commercio di esportazione della Germania coll' Italia saliva da 84 milioni e mezzo a 114 milioni circa, il nostro cadeva da 200 milioni e mezzo a 176 milioni e mezzo, con una perdita di circa 24 milioni pel commercio speciale.

« Per ben apprezzare la situazione, bisogna riportarci al 1881, anno che ha preceduto l' apertura della linea del Gottardo, e paragonare il movimento degli scambi effettuati tra la Francia e l' Italia da una parte e fra la Germania e l' Italia dall' altra.

Esportazione dalla Francia in Italia.

	Commercio generale	Commercio speciale
	In milioni di franchi	
1881	359,6	210,2
1883	287,6	176,6
In meno pel 1883 .	72	33,6

« Cosicchè in due anni, la Francia ha perduto 72 milioni nel commercio generale e 33 milioni e 600,000 fr. nel commercio speciale.

« Ecco, per contro, come si è diportato il commercio della Germania:

Esportazioni dalla Germania in Italia.

	In milioni di franchi
1881	66.5
1883	113.9
In più, a profitto del 1883 . .	47.4

« Insomma, perdita di 33 milioni e mezzo per la Francia e benefizio di circa 47 milioni e mezzo per la Germania. Tale è il risultato di queste due annate 1882-1883 le quali segnano il principio dell' esercizio della linea del Gottardo.

« Gli è che, lo si può ben dire, aperta appena questa linea, una vera valanca di mercanzie precipitò dalla Germania in Italia. Per rendercene conto noi abbiamo due specie di documenti che, d' altronde, si controllano e si completano a vicenda. Sono i registri della dogana ed il resoconto delle operazioni della Compagnia del Gottardo.

« L' Amministrazione delle dogane svizzere tien conto esattissimo delle mercanzie che passano in transito, da una frontiera all' altra, attraverso il territorio della Confederazione. In base ai documenti forniti da quell' Amministrazione, la Germania, prima dell' apertura del Gottardo, faceva entrare in Svizzera, pel transito e pel rinvio alle nazioni limitrofe: la Francia, l' Austria e l' Italia, 100,000 tonnellate all' incirca di mercanzie ogni anno, e per dirla più esattamente in cifre tonde: 101,742 tonnellate nel 1880 e 106,680 nel 1881.

« Non ne uscivano, dalla frontiera per l' Italia, che quantità insignificanti: 4 719 tonnellate nel 1880 e 6,293 nel 1881. Ciò si capisce; non c' era altra via, per penetrare direttamente in Italia, all' infuori della vallata del Ticino ed alcune valli del Grigioni, ove i trasporti di terra son quasi impossibili, o, quanto meno, molto difficili ed onerosissimi. Il resto si esportava per le frontiere francese ed austriaca.

« Ma giunge il 1882, durante il quale apresi la linea del Gottardo, al 1° giugno. Ecco ciò che immediatamente avviene. L' introduzione delle mercanzie germaniche in transito per la Svizzera elevasi a 165,603 tonnellate, in aumento di tonnellate 64,000, e l' uscita per le frontiere italiane sale, parallelamente, a tonnellate 64,180, locchè stabilisce in modo perentorio che l' eccedente del transito germanico è tutto a destinazione d' Italia.

« Ma non era questo che un principio. Nel 1883, la Germania introdusse in Svizzera 298,240 tonnellate di mercanzie, vale a dire 197,000 tonnellate di più che nel 1881. E dove vanno queste mercanzie? In Italia. Difatti, l' uscita per le frontiere italiane, cioè per Chiasso e Pino, le due diramazioni del Gottardo, elevasi in tal anno a 184,360 tonnellate. Per tal guisa, dal 1881 al 1883, il transito verso l' Italia si è aumentato da 6293 tonnellate a 184,360, a profitto quasi esclusivo della Germania, come vien dimostrato dalle cifre seguenti.

« Il piccolo prospetto che qui riproduciamo renderà più evidente, a colpo d' occhio, quanto abbiamo enunciato.

Transito attraverso la Svizzera a destinazione d' Italia.

	1880	1881	1882	1883
	tonnel.	tonnel.	tonnel.	tonnel.
Entrate dalla frontiera della Germania . . .	101,742	101,680	165,603	298,241
Uscite dalla frontiera d' Italia	4,719	6,293	64,182	184,360

« Il parallelismo esiste assolutamente; tutto ciò che guadagna il movimento di transito viene esattamente assorbito dall' Italia, e ciò prova essere tutto questo movimento d' entrata in Italia a benefizio della Germania, vale a dire che l' apertura della linea del Gottardo ha vantaggiato la Germania soltanto, poichè mentre il suo transito cresceva in sì enormi proporzioni, il transito delle merci dalla Francia attraverso la Svizzera diminuiva sensibilmente.

« Ecco, infatti, come è avvenuto questo transito nei quattro anni stessi.

Transito delle merci francesi attraverso la Svizzera.

1880	65,873	tonnellate
1881	44,765	»
1882	41,095	»
1883	35,407	»

« Cosicchè, mentre la Germania aumentava il suo transito, come abbiam visto or ora, la Francia perdeva più di 30,000 tonnellate ed il suo transito non cessava di decrescere. Non si potrebbe dunque affermare che l'apertura della linea del Gottardo abbia profittato a noi, nè che l' industria francese ed il commercio della Francia si sieno serviti di questa via di comunicazione, per quanti sforzi siensi tentati per deciderveli.

« Nè più della Francia ha contribuito l' Austria a questo enorme movimento d' entrata di mercanzie in Italia per la Svizzera, poichè l' Austria, la quale introduceva in Svizzera, durante il 1880, 27,160 tonnellate di mercanzie pel transito, non ne introdusse che 30,182 nel 1883. D' altronde, non è per la via del Gottardo che ponno farsi i trasporti dell' Austria per l' Italia. Gli è per conseguenza alla Germania — astrazion fatta da una riserva

che esporremo — che bisogna attribuire la maggior parte delle mercanzie di transito le quali, giusta le statistiche svizzere, sono entrate in Italia durante il 1883.

« Ciò constatato, sembrò utile di ricercare come ed in qual guisa si distinguono cotali mercanzie. Fu constatato che i prodotti metallurgici ed il carbon fossile c'entrano per una parte grandissima, come si vedrà dal seguente prospetto:

	1883	
	Entrata dalla frontiera di Germania	Uscita dalla frontiera d'Italia
	tonnellate	tonnellate
Ferri greggi	58,484	58,162
Ferri battuti e laminati	6,544	6,291
Latta di ferro	4,253	4,248
Lavori in ferro e acciaio greggi	2,481	2,403
Tubi in ferro	461	386
Macchine e pezzi staccati di macchine	12,188	10,443
Totali	84,411	81,953

« In quanto ai carboni fossili, ne entrarono in Svizzera, dalla Germania, 62895 tonnellate, e ne uscirono, a destinazione d'Italia, tonnellate 48,977.

« Nulla di più topico che il prospetto di cui sopra. Le cifre dell'entrata in Svizzera dei prodotti metallurgici germanici si riproducono quasi identicamente all'uscita in Italia; donde è lecito conchiudere che la Germania ha introdotto in Italia 80,000 tonnellate circa di prodotti metallurgici, fra i quali più di 10,000 tonnellate di macchine e di meccanismi.

« Le altre mercanzie consistono, come del resto si vedrà più sotto, in prodotti fabbricati, cioè tessuti d'ogni genere, lavori in legno, in metalli, in cuoio, stoviglie, maioliche, cristalli e vetrerie, ed anche vetture e carri per strade ferrate, in quantità abbastanza considerevole.

« Si può certamente obbiettare che, in queste 184.000 tonnellate, figurano in parte i prodotti inglesi e belgi, i quali vengono in Italia colle ferrovie dell'Alsazia-Lorena, come pure alcune milliaia di tonnellate di prodotti francesi; ma quando si sarà valutato a 40 o 50 mila tonnellate cotal traffico, gli si sarà fatta una parte abbastanza larga, e rimarrà ancora, pel traffico germanico, più di 130,000 tonnellate di mercanzie.

« Convien far osservare d'altra parte che 8,400 tonnellate di prodotti metallurgici furono diretti al porto di Genova, a destinazione dei vari paesi del litorale del Mediterraneo, la qual cosa prova che la Germania tende a servirsi di Genova come punto di transito (*).

« Questo movimento parrà tanto più importante in quantochè il movimento totale del transito, per Modane, non oltrepassò mai le 140,000 tonnellate, per tutte le mercanzie indistintamente, sia francesi, sia belghe, sia inglesi o svizzere, che si servivano di questa via. Questo transito, per Modane, che nel 1881 era di 136,000 tonnellate, è caduto nel 1882 a 112,000 per rialzarsi nel 1883 a 128,000, in virtù dei ribassi di tariffe acconsentiti dalla Compagnia da Parigi a Lione ed al Mediterraneo. Non è però meno accertato che, a tutta prima, la linea del Gottardo ha sorpassato la cifra del tonnellaggio della linea del Moncenisio, e fermato d'un tratto questa ultima ne' suoi sviluppi, paralizzando seriamente la produzione francese.

« Egualmente colpito fu il transito italo-svizzero, per Modane e la Francia. Ecco qual ribasso ebbe a subire questo transito:

(*) Le ultime notizie, riguardanti la concorrenza di Trieste, porrebbero in dubbio l'asserzione del sig. Marteau.

(Nota della Redazione).

Transito per Modane e la linea del Moncenisio.

	1881	1882	1883
	tonnellate	tonnellate	tonnellate
Mercanzie provenienti dall'Italia in Svizzera	17,186	10,205	3,030
Mercanzie provenienti dalla Svizzera in Italia	30,574	20,232	10,162
Totali	47,760	30,437	13,192

« In tre anni, adunque, questo transito è caduto da 47,760 tonnellate a 13,192, con una perdita di tonnellate 35,000, di cui ha fruito in maggior parte la linea del Gottardo; la qual cosa, d'altronde, era naturale di aspettarci, sovratutto dopo l'obbligata soppressione della tariffa internazionale italo-franco-svizzera.

(Continua).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Presieduta dall'on. comm. ing. F. Biglia, incaricato dal Ministero dei lavori pubblici, si è radunata l'8 corrente in Torino una Commissione di delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per discutere sul miglioramento della illuminazione dei treni. Rappresentavano le Ferrovie dell'Alta Italia i signori ing. Frescot, comm. Bachelet e cav. Allievi: le Ferrovie Meridionali i signori ingegneri Genocchi, Carta Mameli e Plancher: e le Ferrovie Romane i signori ingegneri Benedetti e Pogliaghi.

La discussione si svolse sopra i seguenti oggetti: 1.° Convenienza di adoperare l'olio d'oliva o l'olio di ravizzone: 2.° Stoppini: 3.° Lavatura delle ciambelle; 4.° Tipi di Lampade. Pel primo oggetto si convenne, stabilite alcune condizioni, essere preferibile l'olio di ravizzone; pel secondo, usando l'olio di ravizzone, è raccomandabile uno stoppino di fine tessitura di cotone con trame di seta e stearato: pel terzo si raccomanda la lavatura delle ciambelle coll'acqua ragia, anzichè colla potassa. Quanto, infine, ai tipi di lampade, la Commissione ha determinato specificatamente i requisiti cui si deve soddisfare nelle nuove lampade da adottarsi, convenendo doversi fare ulteriori studi per trovare ripiego ad alcuni inconvenienti.

><

La scorsa settimana ebbe luogo a Milano la gara per la fornitura delle seguenti carrozze con corridoio laterale chiuso: n. 4 di 1.a classe con cesso; n. 2 id. id. con toeletta: n. 4 di 2.a id. con cesso; n, 2 carri a bagaglio.

La Ditta che fece i prezzi più convenienti fu la Società Nazionale delle officine di Savigliano. A giorni avrà luogo un secondo definitivo esperimento di gara, trattandosi di materiale destinato alle linee complementari per le quali devonsi seguire le norme generali degli appalti governativi.

Queste carrozze serviranno a formare uno dei treni intercomunicanti, già da lungo tempo decretati e che faranno il servizio diretto fra Torino-Milano e Roma. In questo treno, oltre le ritirate e toelette, vi sarà uno scompartimento destinato ad uso di caffè, ed i viaggiatori potranno percorrere il treno da un'estremità all'altra, mediante il comodo passaggio offerto nei terrazzini.

><

Nella gara di miglioramento, avvenuta il 2 corrente a Milano per la fornitura di n. 5 locomotive e n. 118 veicoli, per le ferrovie dell'Alta Italia, le Ditte che fecero il maggior ribasso furono: per le locomotive Henschel di Cassel, e pei veicoli Fratelli Diatto e F. Grondona.

><

In seguito ad accordi presi colle Amministrazioni interessate, dal giorno 11 corrente è stata attuata dalle Ferrovie dell'Alta Italia una nuova serie di biglietti per la corrispondenza diretta con Berlino, Dresda e Lipsia, via Ala, Monaco, Ratisbona, Wiesau, Hof.

I prezzi di detti nuovi biglietti, nonchè le tasse da applicarsi per la registrazione del bagaglio, si trovano compresi in quadri appositi presso le Stazioni ammesse al servizio diretto per viaggiatori e bagagli via Brennero.

><

In causa dei forti geli si dovettero sospendere i lavori di muratura in costruzione lungo il 1.o tronco della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia. Per la formazione del corpo stradale, l'Impresa ha impiantato pel trasporto delle terre un servizio a trazione a vapore; ma le nevicate e le pioggie dello scorso mese interruppero spesso un tale servizio, per cui non se ne potè ricavare tutto quel lavoro utile che si credeva.

Ad onta della stagione contraria, i lavori di costruzione del secondo e del terzo tronco della precitata ferrovia, in appalto alla Impresa Delvecchio, ebbero uno sviluppo considerevole e segnatamente nelle fondazioni delle opere d'arte e nello scavo delle gallerie. Di questi giorni si è posto mano ai lavori per la formazione del volta della galleria elicoidale.

Quanto alla parte della ferrovia Cuneo-Ventimiglia che rimane tuttora a studiare, sappiamo che l'ufficio del Genio civile di Cuneo ha disposto che siano intrapresi gli studi della parte meridionale nel versante ligure.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato negli scorsi giorni il progetto di ferrovia Iseo-Edolo, redatto dall' Amministrazione provinciale di Brescia.

Sotto l'aspetto tecnico non ha trovato alcuna osservazione da fare e lo ha anzi, in massima, ritenuto degno d'approvazione.

Venne soltanto sollevata un'obiezione dal punto di vista militare, poichè la nuova ferrovia correrebbe per alcuni tratti sopra l' attuale strada nazionale del Tonale, di cui resterebbe in quei luoghi disponibili solo cinque metri all'incirca di sede stradale. Trattandosi di via di confine e di importanza strategica, non si sa se sarebbero sufficienti; mentre per operazioni militari è da vedere quanto sia adatta una ferrovia di forti pendenze.

Onde risolvere la questione sotto tale riguardo, saranno inviati prossimamente sopra luogo un ispettore del Genio civile ed un ufficiale superiore dell'esercito con incarico di riferirne al Consiglio che delibererà poi definitivamente.

><

Ecco i particolari del progetto di appalto da Acquappesa a Capo Bonifati, della linea Reggio-Castrocucco, del quale abbiamo annunziata la presentazione in un precedente numero del *Monitore*.

Il tronco è lungo m. 11,414 ed i lavori di costruzione del medesimo sono preventivati dell' importo complessivo di L. 5,362,000, suddivise come segue: *a*) lavori e provviste comprese in appalto L. 4,940,000; *b*) somma a disposizione dell'Amministrazione governativa L. 422,000 da servire per le espropriazioni, per la provvista dei ferri di armamento e dei meccanismi fissi, nonchè per gli imprevisti.

La spesa media chilometrica viene quindi a risultare di L. 470,000 circa.

Nella planimetria non si hanno curve di raggio inferiore a m. 350; ed in altimetria le livellette variano di pendenza fra 1.35 e 6 per mille: metri 5090 sono in orizzontale.

Due sono le Stazioni proposte lungo il tronco, quelle cioè di Acquappesa e di Cetraro, in ognuna delle quali devono costruirsi i fabbricati necessari all'esercizio.

Le opere d'arte minori, cioè acquedotti e ponticelli di luce minore a m. 10 sono 45: e quelle speciali 6, consistenti in ponti a travata metallica, il 1.o sull' Acquappesa di m. 30 di apertura; il 2.o sul Santa Maria del Mare in una campata di m. 13; il 3.o sul Cetraro della luce di m. 72; il 4.o sul Santa Lucia in una travata di m. 14; il 5.o sul Tiriolo di m. 30 ed il 6.o sul San Tomaso di m. 22.

Oltre le predette opere d'arte sono progettate n. 8 gallerie, delle quali 5 a foro cieco e 3 artificiali. Le prime della lunghezza rispettiva di m. 448, 127, 1151, 187 e 370; ossia in totale di m. 2283; e le seconde lunghe in assieme m. 555.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono da costruire n. 11 case cantoniere, delle quali 5 doppie e 6 semplici. La comunicazione poi fra le strade ordinarie da attraversare colla ferrovia è mantenuta mediante due sottopassaggi. La sezione normale della strada è fissata di m. 5.

><

Diamo le informazioni promesse intorno ad uno dei progetti di appalto, testè presentati al Ministero dei lavori pubblici per vari tronchi della ferrovia da Reggio a Castrocucco.

Il progetto del quale oggi ci occupiamo è quello da Amantea a Longobardi della lunghezza di m. 9.176 e dell' importo totale di L. 3,330,000, di cui lire 2,940,000 a base d' asta ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione per le espropriazioni e la provvista dei ferri di armamento della via e dei meccanismi fissi delle stazioni.

Le opere da eseguirsi lungo questo tronco di ferrovia sono le seguenti:

N. 3 ponticelli in muratura di m. 1.00; n. 6 id. di m. 2.00; n. 3 id. id. di m. 3.50; n. 9 id. id. di m. 3.00; n. 3 id. id. di m. 5.00; n. 1 sottopassaggio id. di m. 10.00; n. 2 ponticelli a travate metalliche id. di m. 5.00; n. 7 bocche di soccorso della luce: tre di m. 5.00 e le altre 4 rispettivamente di metri 6.00, m. 8.00, m. 10.00 e m. 12.00. N. 2 sottopassaggi a travata metallica di m. 10; n. 1 ponte in ferro in una campata di m. 30; n. 1 ponte a tre travate metalliche di m. 50; n. 1 ponte pure in ferro ad una luce di m. 15.00; e n. 5 gallerie subalvee della lunghezza rispettiva di m. 58; m. 63; m. 60; m. 60; m. 230.

La larghezza normale della strada è fissata in metri 5.00 e la lunghezza del tronco è suddivisa in n. 12

curve ed in n. 13 rettilinei, le prime dello sviluppo di m. 1.177 ed i secondi dell' estesa totale di metri 7.999. Il raggio minimo delle curve è di m. 350 limitato ad una sola dello sviluppo di poco più che 100 metri: le altre curve hanno raggio variabile fra m. 600 e m. 2000.

L' altimetria consta di 21 livellette delle quali: 11 orizzontali per m. 5612: 4 in ascesa per m. 1740 e 6 in discesa per m. 1824. La pendenza massima proposta è limitata a m. 6.70 per mille.

Lungo il tronco sono proposte due stazioni, una di 2ª classe per Amantea, e l' altra di 3ª classe per Belmonte. Nella prima sono proposti: un fabbricato per viaggiatori, una fabbrichetta per cessi, un piano caricatore ed un magazzino per le merci; e nella seconda: il fabbricato dei viaggiatori, quello dei cessi ed un piano caricatore.

È inoltre prevista la costruzione di n. 9 case cantoniere. delle quali 7 doppie e 2 semplici e di 4 garette.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia ha approvato i seguenti preventivi di spesa: di L. 11,490 per l'acquisto di materie ed oggetti occorrenti nell'anno 1885 per la manutenzione delle cassette di soccorso e per l' acquisto di febbrifughi; di L. 9,300 per sostituzione di bilancia e per modificazione di binari e piattaforme nella Stazione di Castel San Giovanni; di L. 9.400 per fornitura di ghiaia occorrente al ricarico della massicciata del binario in corso di rifazione fra Modena e Soliera: di L. 32.000 per rinnovazione della cappa del ponte sul Reno presso Bologna e per lavori di ristauro del ponte stesso; di L. 8,500 per la pavimentazione con lastre di pietra della platea del ponte sul torrente Samoggia.

Sottopose poi all' approvazione del Ministero i seguenti altri preventivi: di L. 26,000 per l' impianto in Stazione di Avenza di un rifornitore con vasca e di due grue idrauliche; di L. 41,000 per l' impianto di un binario d'incrocio nella Stazione di Olevano.

Prese pure le seguenti altre deliberazioni: approvò la proposta di proroga al 30 giugno p. v. della Convenzione colla Ditta Scarpa per trasporto di legnami dalla Carinzia e dalla Carnia per Venezia: approvò l'istanza della Ditta Taccini per ottenere speciali facilitazioni di tariffa già concesse ad altre Ditte per trasporti di graniti greggi e lavorati da Arona a Roma e Napoli: aggiudicò alla Ditta Cagliani l'appalto della fornitura e posa in opera dei serramenti pei nuovi fabbricati della Stazione di Spezia; autorizzò l'apertura della gara per l'acquisto di 22,000 pezzi speciali di legno quercia-rovere per scambi e crociamenti e di n. 285,000 traversi di legno quercia-rovere per la spesa, i primi di L. 219,700, ed i secondi di lire 1,282,500; approvò il programma generale degli acquisti di combustibili da farsi pei bisogni dell' anno in corso; approvò infine il contratto per l' acquisto dallo stabilimento Forlivese di n. 10 grue da pesi di 6 tonnellate per la spesa di L. 37,098.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza dei 12 gennaio 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Costruzione di latrine pubbliche sui piazzali merci di Roma e Napoli.

2. Costruzione di binari merci alla Stazione di S. Giovanni e chiusura del piazzale.

3. Acquisto di bilance a ponte (sistema Opessi) e di ghiaia e pietrisco.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Ammessa domanda Vescovali per derivazione di acqua dal fiume Aniene (Roma).

Approvazione progetto di massima del Municipio di Treja sul tracciato del tronco Macerata-Tolentino nella linea Macerata-Albacina.

Approvazione progetto modificato tramvia a vapore da Bologna ad Imola.

Ammesso andamento generale della strada n. 118 (Potenza).

Approvazione progetto sistemazione e prolungamento del respingente sulla destra di Brenta alle fronti Condestaule e Ceroni, Pozzoleone (Vicenza).

Id. perizia lavori riparazione torrenti Rosari, S. Bernardo, Spiriti e Travi, Agro Vesuviano (Napoli).

Id. id. id. da eseguire nel 1º semestre 1885 in manutenzione opere di verde a sinistra di Adige, sezione 3ª, circondario idraulico di Este.

Id. id. id. id. nella sezione 1.a, id. id. id.

Id. id. id. id. id. 2.a, id. id. id.

Id. progetto costruzione faro 5º ordine sulla Punta Vergogna, nell'isola Limosa (Girgenti).

Id. progetto ingrossamento testata per costruzione di scogliera di difesa delle arcate del molo meridionale, porto di Palermo.

Id. progetto di riparazioni alla banchina di approdo nella rada di Reggio Calabria.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Approvazione progetto d'appalto di lavori di consolidamento d' un tratto dell'argine destro di Adige presso Legnago.

Approvata transazione col sig. Antona Traversi circa danni per l'occupazione di un fondo in servizio delle opere di difesa di Mezzano Vigolino.

Approvazione progetto d' appalto per lavori di rialzo dell'argine sinistro di Secchia alle Chiaviche Mantovane.

Accolta domanda del Comune d'Iglesias perchè sia dichiarata di pubblica utilità la condottura dell' acqua potabile di quell'abitato.

Approvazione progetto d' appalto per la costruzione della ferrovia complementare Piombino-Campiglia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Macerata-Albacina. — L' appalto indetto pel 9 gennaio al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Macerata, per la costruzione del tronco ferroviario Macerata-Albacina fra Tolentino e San Severino, da noi annunziato il 24 dicembre, dell' importo di lire 3,200,000, fu provvisoriamente deliberato al sig. Pio Amori col ribasso del 18 0[0].

Ferrovia Lecco-Como. — Addì 30 gennaio avrà luogo al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Como, l' appalto (*fatali*) per la costruzione del 1º tronco ferroviario Lecco-Como, fra le stazioni di Oggiono e di Lecco. L' importo è ridotto a L. 2,270,593.30. Deposito il decimo.

Ferrovia Ponte San Pietro Seregno. — Al Ministero dei lavori pubblici, e presso la Prefettura di Milano e di Como, avrà luogo addì 30 gennaio l' appalto (*fa-*

tali) delle opere e provviste per la costruzione del tronco ferroviario Ponte San Pietro-Seregno, compreso fra la sinistra del Lambro e la sponda destra dell'Adda, lungo m. 13,911.72, escluse le espropriazioni stabili, il materiale metallico ed i meccanismi fissi per le stazioni. L'importo è ridotto a L. 642,588 90. Il deposito provvisorio è di lire 23,000; il definitivo L. 46,000.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Cuneo, avrà luogo il 30 gennaio l'appalto definitivo per la costruzione del tronco ferroviario Ceva-Ormea, fra Nuceto e Priola. L'importo è ridotto a L. 903,351.20. Il deposito provvisorio è di lire 50,000; il definitivo L. 100,000.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Cuneo, avrà luogo, addì 30 gennaio, l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento della via e delle stazioni nel tronco ferroviario Airasca-Cavallermaggiore, lungo m. 14,600. L'importo è ridotto a L. 94,710.25; il deposito provvisorio è di L. 6400; il definitivo di L. 12,700.

Ferrovia Asti-Acqui-Genova. — Il Consiglio provinciale di Genova approvò la proposta della Deputazione provinciale di stanziare a carico del bilancio speciale del circondario di Genova un concorso per 250 millesime parti nella quota di spesa che rimarrà a coprirsi, oltre i due milioni e novecentomila lire già votate dalle provincie di Alessandria, Genova, Torino e Cuneo e dal municipio di Torino, per completare il concorso del decimo nella costruzione della ferrovia Genova-Asti per Ovada e Acqui, solo aggiungendo un voto alla Deputazione provinciale perchè faccia istanza al Governo di essere esonerati da questo concorso e avocare lo stesso allo Stato, come già si usò verso altre provincie.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Sono giunti a Ventimiglia il cav. Giovanni Delfino ingegnere-capo della provincia di Cuneo, e l'ing. Luigi Pallini, capo-sezione, con gli ingegneri applicati Andrea Notari, Emilio Mutti, incaricati degli studi topografici della linea Cuneo-Ventimiglia, che deve passare per Val di Nervia.

Come già abbiamo annunciato, le opere per la costruzione di questa linea verranno intraprese fra breve non solo dalla parte di Cuneo, ma anche da quella di Ventimiglia.

Ferrovie complementari Sarde. — Il 2 corr. si è tenuto a Lanusei un Comizio per discutere intorno al tracciato delle ferrovie complementari ed espresse la sua illimitata fiducia nel Gabinetto Depretis perchè sieno soddisfatti i giusti voti delle popolazioni Ogliastrine.

Ferrovia Santhià-Borgomanero-Sesto Calende. — Domenica scorsa si tenne in Gattinara un Comizio popolare in favore di questa ferrovia per la quale, come annunciammo nel precedente numero, ebbe luogo il 4 corrente, un Comizio a Borgomanero.

Presiedeva il cav. Di Roasenda. Intervennero parecchi consiglieri provinciali di Novara, molti sindaci e rappresentanti dei Comuni interessati e parecchie Società operaie. Vi furono molti discorsi applauditissimi. Il Comizio deliberò di nominare un Comitato permanente per propugnare gli interessi di questa linea, di spedire telegrammi ai deputati piemontesi, ai ministri Depretis, Magliani, Genala e Grimaldi, non che al Prefetto ed al sindaco di Torino.

Approvò infine alla unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Comizio riunito a Gattinara si rivolge ai compo-
« nenti la Deputazione piemontese e li richiede che, asso-
« ciandosi essi pure alla Commissione mista per le ferrovie,
« rinnovino al Parlamento la domanda già allora sottoscritta
« della linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, e ne
« propugnino la pronta costruzione, quale opera più im-
« portante a cui il Piemonte possa aspirare, e quanto alla
« linea sotto-alpina di attenersi a quel progetto che in
« seguito agli studi promossi dalla Commissione mista per
« le ferrovie sia riconosciuto accordarsi meglio colla San-
« thià-Sesto Calende, cogli interessi delle popolazioni delle
« Prealpi e colla situazione economica dell'erario nazio-
« nale ».

Ferrovia Mondovì Savona. — Sotto la presidenza del sindaco di Mondovì, ebbe luogo domenica scorsa l'annunciata riunione ferroviaria. Erano presenti i deputati Sineo, Chiapusso, Delvecchio, Buttini e le rappresentanze di 36 Municipi.

Il deputato Sineo, l'avv. Viale e il sindaco di Carignano parlarono dei miglioramenti e del completamento della linea Torino-Savona.

Il deputato Buttini presentò un ordine del giorno, con cui si domanda la pronta costruzione della stazione di Bastia pel raccordamento colla linea Savona-Mondovì, l'aumento delle stazioni, la costruione del tronco di Carignano, lo sgravio completo delle provincie per i concorsi nella costruzione delle linee di 2ª e 3ª categoria.

Quest'ordine del giorno venne approvato.

Il Sindaco di Bene-Vagienna domandò che si appoggiasse la costruzione della linea di Bene-Monchiero-Alba. La proposta incontrò l'approvazione dei presenti, ma, non essendo compresa nell'ordine del giorno, non potè essere votata.

Aderirono alla riunione di Mondovì i deputati Basteris, Demaria, Giolitti e Vayra.

Tramvie astigiane. — In seguito alla deserzione dell'incanto tenutosi in Asti, per la vendita delle tramvie astigiane, alla proprietà delle quali compartecipano le fallite Banche di Carmagnola e Savigliano, si sta tentando la costituzione d'una Società fra gli stessi creditori, coll'appoggio di capitalisti esteri, onde adire al nuovo incanto, o tentarne direttamente l'acquisto a trattativa privata.

A tale uopo, entro la settimana, i presidenti delle delegazioni di sorveglianza di Savigliano e di Carmagnola interverranno ad una riunione, fissata in Torino presso un distinto ingegnere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* annuncia che l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo ha elaborata un'estesa promemoria a favore dell'uso del porto di Genova come capo-linea dei bastimenti tedeschi sussidiati.

Facilitazioni ferroviarie in Svizzera. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* le seguenti notizie, che raccomandiamo all'attenzione delle nostre amministrazioni ferroviarie:

La questione della durata della validità dei biglietti di andata e ritorno è stata esaminata dalla conferenza delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere nel senso di ulteriori facilitazioni per il pubblico. Se le risoluzioni prese in proposito saranno ratificate dal Dipartimento federale delle strade ferrate, per l'avvenire in tutta la Svizzera, per un percorso di e fino a 100 chilometri, il biglietto di andata e ritorno varrà per due giorni; da 100 a 200 chilometri, 3 giorni; da 200 a 300 chilometri, 4 giorni; oltre 300 chilometri, 5 giorni. A questa durata si aggiungerà poi sempre un giorno qualora nel periodo di durata vi cada una domenica.

Ferrovie svizzere. — Le Compagnie di Strade ferrate svizzere, ad eccezione di quella del Gottardo, si sono finalmente decise a mettersi d'accordo per l'introduzione di un nuovo sistema circa il movimento dei vagoni merci sulle linee svizzere. Secondo il sistema finora seguito, tutte le vetture dovevano, subito dopo il loro scarico, essere ricondotte alle Compagnie alle quali appartenevano, e ciò *a vuoto* se non si trovava alla Stazione d'arrivo un carico pronto per il ritorno. Questo sistema aveva per conseguenza necessaria che, ciascun anno, una grandissima quantità di materiale era condotta a zonzo sulle ruotaie

inutilmente e con grandi spese. D' ora in poi, e, a titolo d'esperimento, per l'anno 1885, i vagoni-merce giunti alle Stazioni delle macchine, vi resteranno finchè siasi trovato a questa Stazione o alle Stazioni vicine, un nuovo carico. I calcoli di compensazione fra i distretti delle Strade ferrate saranno fatti all'ufficio centrale di controllo organizzato a questo scopo nella Stazione di Olten, come l' abbiamo già annunciato giorni sono.

Ferrovia dell'Uetliberg. — Gli introiti della ferrovia Uetliberg nel passato anno furono notevolmente più sfavorevoli dell' anno precedente, l' Esposizione nazionale svizzera nel 1883 avendo prodotto un eccezionale movimento su questa ferrovia. Infatti l'esercizio dell'anno 1883 produsse un introito di fr. 141,935 30, mentre nell' anno 1884 non fu più che di fr. 87,037, ossia fr. 74,898.30 in meno.

La Stazione di St. Lazare a Parigi. — Il Consiglio municipale di Parigi ha adottato la convenzione definitiva per l'ingrandimento e per l'isolamento della Stazione di San Lazzaro. Ecco il riassunto del piano adottato.

Allargamento a 30 metri della via San Lazzaro; concentramento, lungo questa strada, dei servizi dei paesi circostanti; ingrandimento del piazzale d'arrivo delle grandi linee mediante la demolizione dell' ufficio postale di via Amsterdam; allargamento di queste strada nella sua parte superiore per formare un nuovo piazzale per le vetture; demolizione, a tal fine, di cinque immobili fra la via Amsterdam e la galleria Tivoli; trasloco del servizio delle Messaggerie sulle aree dei doch, ove già si trovavano. La città darà alla Compagnia una somma di tre milioni ammortizzabili in quindici annualità di 270,000 fr. con facoltà di riscatto anticipato.

Tutto il di più delle spese, come pure le anticipazioni delle indennità fondiarie ed industriali risultanti dalla espropriazione, deduzion fatta dal valore dei materiali di demolizione e dalle parcelle a retrocedersi, come pure tutte le spese causate dalla modificazione dei servizi interni della Stazione, rimarranno a carico della Compagnia dell' Ovest I lavori comincieranno subito colla costruzione, in via di Roma, dei fabbricati la cui spesa è valutata 3,800.000 franchi.

L'ammontare di tutti questi lavori è valutato a 20 milioni per lo meno.

Ferrovie spagnuole. — L' esercizio di tutta la linea di Merida-Tocina, Stazione della linea di Cordova-Siviglia, 192 chilometri, cominciò il 1° gennaio per conto della Compagnia di Madrid Saragozza-Alicante:

La ferrovia da Salamanca al confine del Portogallo è terminata e venne aperta all'esercizio fino a Villa-Formosa il 1° corrente.

Ferrovie russe. — Un decreto in data 30 dicembre scorso ordina la costruzione di una linea ferroviaria da Samara a Ufa e Slatonst.

Si annunzia pure che dei preparativi saranno fatti quanto prima per mettere questa ultima Stazione in comunicazione con Sakaterirenburg.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a negoziare per la costruzione di una ferrovia tra Kasan e Mosca e, siccome le linee di Mosca a Pietroburgo e da Mosca a Niny-Novgorod, appartengono alla Grande Società delle ferrovie, si suppone che questa Società sarà incaricata del prolungamento fino a Kasan.

Ferrovia tra l' Europa e la Siberia. — Un telegramma da Pietroburgo all'*Independance Belge* annunzia che il Consiglio dei Ministri russi ha deciso che la ferrovia che deve collegare l'Europa colla Siberia prenda la linea di Samara, Ufa, Slaturst ed Ekaterinburg. La situazione finanziaria del Tesoro russo non permette però la realizzazione immediata di questo progetto.

Ferrovie indiane — Un telegramma da Calcutta all'Agenzia Reuter annunzia che la ferrovia del Tarakeswar è stata aperta formalmente all'esercizio il 5 corrente dal Vicerè e dal luogotenente governatore di Bengala.

Questa è la prima ferrovia a grande sezione, costruita da appaltatori privati nell'India.

Tramvia elettrica a Londra. — L' *Electrical Posser and Storage Company* di Londra ha adattato ad un vagone una batteria ed un motore elettrico e la fa muovere lungo una tranvia della lunghezza di circa mezzo chilometro fino a Millunll.

Gli esperimenti sono riusciti soddisfacenti. Gli accumulatori pesano soltanto una tonnellata e un quarto e il motore con tutti gli accessori mezza tonnellata.

Il carro pesa due tonnellate e mezzo e il suo carico di 46 passeggieri porta il peso totale di cinque tonnellate e mezzo.

Paragonando il peso di questo motore con quello delle locomotive a vapore e ad aria compressa, le quali pesano non meno di otto o dieci tonnellate, il paragone è favorevole all'elettricità. Le spese di esercizio, incluso il deprezzamento dalle macchine e la spesa degli accumulatori, risulta circa la metà di quello che costa una tramvia a cavalli Il vagone può camminare per due ore cogli stessi accumulatori, e per togliere quelli adoperati e sostituirne dei nuovamente caricati non occorre più tempo di quello che ci voglia per cambiar cavalli.

Internamente il vagone è illuminato con quattro lampade incandescenti della forza di 20 candele ed è fornito di campanelli elettrici per mettere in comunicazione i passeggieri col conduttore.

Il costo medio di una tramvia a vapore è di 780 a 800 lire sterline per vagone.

Per la tranvia elettrica il costo di sei carri, compresa la Stazione caricante, darebbe una media di 700 lire sterline.

Notizie Diverse

Il direttore generale delle opere idrauliche. — Il comm. Amenduni direttore generale dell' ufficio di opere idrauliche, in seguito a sua domanda, ritorna ispettore di Circolo presso il Ministero dei lavori pubblici, ed in sua vece alle opere idrauliche andrà il comm. Manara.

Treno-lampo. — I giornali spagnuoli annunziano, pei primi giorni del prossimo aprile , l' organizzazione di un treno-lampo fra Parigi, Madrid e Lisbona; progetto che è probabilmente una parte di quello di Pietroburgo-Lisbona in 92 ore, già annunziato pel 1885.

Il treno-lampo passerà una volta alla settimana a Madrid ed impiegherà, da questa città a Parigi, 25 ore soltanto, cioè 9 ore di meno dei treni attuali. Sarà composto di vagoni-saloni, vagoni-letti e vagoni-ristoranti.

Il viaggio costerà, dicesi, 250 franchi da Parigi a Madrid.

I cantonieri apicoltori — La lega delle ferrovie tedesche, dopo avere fatto già vari esperimenti colla cultura di alberi fruttiferi lungo le sue linee, pensa ora ad aumentare lo stipendio dei suoi cantonieri per mezzo dell'apicoltura.

Saranno forniti ai cantonieri, povera gente che in Germania è pagata pessimamente, tutti gli arnesi necessari per il primo impianto, e di più il vero impianto sarà fatto da veri apicoltori i quali insegneranno ai cantonieri l'arte di trarre dalle api il maggior utile possibile. La linea Neulengbach Pöchlarn in Austria è stata scelta per il primo esperimento, riuscito il quale le altre linee della lega presto la seguiranno.

Pubblicazioni. — Abbiamo a suo tempo fatto cenno della conferenza sui *sistemi Agudio e Fell e sulle ferrovie di Superga e del Mongincvra* , tenuta il 16 novembre u. s. nel recinto dell' Esposizione di Torino dall' ing. comm. Agudio.

Ora siamo lieti di annunziare che l' illustre ingegnere , a cui Torino va debitrice della ferrovia funicolare di Superga, ha pubblicato il testo di detta conferenza (tip. Roux e Favale) e l' ha dedicata ai rappresentanti dei Governi d' Italia e di Francia.

È un volumetto interessante assai per le molteplici nozioni relative all' ingegnoso sistema funicolare.

— *Superga e la sua ferrovia funicolare.* — Dalla libreria editrice F. Casanova (Torino, via Accademia delle scienze) è uscito un bel volume dell' ing. A. Olivetti col titolo *Superga e la sua ferrovia funicolare.*

Questa elaborata pubblicazione, ricca di note storiche, passa in rassegna l' assedio di Torino, nel 1706, ed il voto di Vittorio Amedeo II, descrive la via da Torino a Superga, la Basilica, le tenute reali ecc. ed è ricca di 36 illustrazioni, d' una carta generale e d' un grande panorama delle Alpi. Contiene inoltre dettagliate notizie tecniche sulla ferrovia del sistema Agudio, e riesce per conseguenza interessantissima sotto tutti i rapporti.

Il canale di Bruges. — I giornali belgi riferiscono che si è costituita una Società inglese, la quale vuole mettere in esecuzione il piano proposto dal sig. de Maere Limnander di congiungere cioè la città di Bruges col mare del Nord.

Si dice che questa Società abbia chiesto al Governo belga la garanzia di un interesse del 3 per cento per il capitale di 30 milioni di lire da investirsi in tale impresa.

Esposizione mondiale in Anversa. — In questa Esposizione erano stati assegnati da principio 10 mila metri quadrati, di spazio, ma oggi nemmeno 18 mila sono più sufficienti.

Il Belgio possiede 30 mila metri quadratl, l'Italia cinque mila, l' Austria-Ungheria duemila, l' Olanda tremila, la Germania ottomila, ecc.

La galleria per le macchine, la centrale, ed i giardini che occuperanno una superficie complessiva di 114,324 metri quadrati saranno illuminati colla luce elettrica, mentre la rimanente area dell'Esposizione sarà riserbata ai diversi altri sistemi d'illuminazione.

Quanto all'illuminazione elettrica si adotteranno tutti i sistemi di lampade esistenti per potere istituire tra loro un confronto. Con ciò si otterrà una specie di esposizione elettrica nel seno della esposizione mondiale.

Il telefono in America. — Nel Bollettino della Compagnia internazionale dei telefoni leggiamo che l'*American Bell Telephon Company* ha completamente guadagnata la lite che aveva colla *People's Telephone Company* riguardante la validità del *Brevetto Bell* della quale l' *American Bell* è proprietaria esclusiva.

Questa sentenza con tanto desiderio aspettata da tutti gli interessati americani avrà il suo contraccolpo anche in Europa e gioverà moltissimo a rialzare il valore dei titoli di quelle Società telefoniche che acquistarono il Brevetto Bell. Infatti i titoli dell'*American Bell* che prima dell' accennata sentenza erano a 150 dollari ora salirono a 275 e sicuramente avranno nuovi aumenti stante che negli Stati Uniti la telefonia fa rapidissimi progressi e perciò i premi che ne ricavano i possessori del Brevetto crescono continuamente.

È noto che Graham Bell ha ceduto interamente i suoi diritti d'inventore all'*American Telephone Bell Company* per 25 milioni di franchi, ed ora l' American Bell acquisitrice ha un reddito annuo che supera i 7 milioni.

Tam parva scintilla magnum incendium excitavit. Così piccola cosa, da molti creduta un giuocatolo, ha creato tanta ricchezza.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari diedero, anche nella scorsa settimana, scarso contingente d' affari, fatta eccezione delle azioni Meridionali; le quali però, molto oscillanti pur esse, vennero trattate a principio sul prezzo di 663 e salite a 667 caddero a 661 e chiusero a 661.50; Milano sola le sostenne a 663. Sulla piazza di Roma le obbligazioni relative trattate con favore da 305 si elevarono a 308; i Boni da 515 a 547. Le obbligazioni Palermo Trapani vennero quotate a 313 quelle di prima emissione, ed a 308 le altre di seconda; le Sarde *A* a 303; le *B* a 300; le nuove a 306; le Pontebbane a 472; le meridionali Austriache a 305; le Livornesi a 314; le Vittorio Emanuele a 315. Le azioni Ferrovie Romane si mantennero sempre deboli e poco trattate a 125 e 124.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Roma (20 gennaio - esp. def.). — Opere e provviste necessarie alla costruzione d' un mercato di rivendita del pesce nella piazza delle Coppelle. Importo ridotto a L. 28,826.82, ferme restando le condizioni contenute nell'altro preavviso.

Municipio di Genova (20 gennaio). — Prosecuzione dei lavori di via Corsica in Carignano. Imp. L. 120,000; dep. lire 12,000, oltre 1200 per spese d' incanto, tassa ecc.

Direzione generale delle Gabelle (21 gennaio). — Lavori di adattamento e di sistemazione di alcuni locali nel fabbricato della manifattura dei tabacchi in Roma, ad uso di laboratorio chimico dei tabacchi. Imp. L. 68,700; dep. provv. L. 3000; def. L. 7000.

Prefettura di Mantova (22 gennaio). — Lavori d' imbancamento dell' argine destro del fiume Mincio fra i segnali 7 e 20 nel comune di Virgilio. Imp. L. 45,432; dep. provv. lire 2250; def. il decimo; fat. al 31 gennaio.

Deputazione provinciale di Alessandria (24 gennaio - esp. def.) — Lavori occorrenti alla costruzione degli accessi della strada interprovinciale al ponte ferroviario sul Po presso Valenza. Imp. L. 68,110.39; dep. provv. L. 6000; def. L. 8000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (30 gennaio; fat.) — Costruzione d'un viadotto sul Lambro. Imp. ridotto a L. 367,145.88; dep. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (31 gennaio). — Costruzione d' una banca di rinforzo alla tratta d' argine maestro del fiume Po, della lunghezza di m. 1833. Imp. L. 57,870; dep. provv. L. 2000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (31 gennaio; esp. def.) — Novennale manutenzione del tronco di strada nazionale n. 35 da Genova a Piacenza, lunga m. 27,073. Imp. annuo L. 16,105; dep. provv. L. 1200; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (31 gennaio). — Costruzione d' un nuovo porto nel seno settentrionale della marina di Cotrone. Imp. L. 2,755,980; dep. provv. L. 130,000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Grosseto (31 gennaio). — Costruzione d' un nuovo canale di derivazione del fiume Ombrone, dal ponte Fusa. Imp. L. 145,790; dep. provv. L. 10,000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (31 gennaio). — Novennale manutenzione dei canali Naviglio grande e Naviglio di Bereguardo. Imp. annuo L. 57,300; dep. provv. L. 12,000; def. L. 30,000; fat. a giorni 15.

Comune di Canelli, circond. d' Alba (3 febbraio). — Costruzione d' un edifizio scolastico. Imp. L. 69,590.23; deposito L. 7000; più L. 800 per le spese.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte sulla Parma a Corniglio per la provincia di Parma.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª SETTIMANA. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1884

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	826,932.45	480.22
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	525,774.25	305.33
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 301,158.20	+ 174.89
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	24,639,163.96	14 308.46
Introiti corrisp. nel 1883	1,609.59	23,352,111.49	14,508.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+ 112.41	+ 1,287,052.47	— 199.65

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884.	1,454.14	316,147.20	217.41
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	280,329.53	203.58
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+ 77.14	+ 35,817.67	+ 13.83
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,411.28	10,898,700.32	7,722.56
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,357.62	11,146,553.44	8,210.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 53.66	— 247,853.12	— 487.80

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1884

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli	14,560.62	366.03	14,926.65
Torino-Lanzo	38,283.05	10,834.41	49,117.46
Settimo-Rivarolo . .	15,906.03	6,056.92	21,962.95
Santhià-Biella	31,688.81	22,601.20	54,290.01
Fossano-Mondovì . .	3,877.60	»	3,877.60
Sassi-Superga	42,255.70	»	42,255.70
	146,571.81	39,858.56	186,430.37

Strade Ferrate Romane

39ª SETTIMANA — *Dal* 24 *al* 30 *settembre* 1884.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil.
Prodotti della settimana. .	1,684	549,674.50	17,066.58
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	734,067.08	22,729.07
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	184,392.58	5,662.49
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 30 settembre 1884	1,684	25,893,779.45	20,539.21
Periodo corr. 1883	1,684	25,755,058.56	20,444.98
Aumento	—	138,720.89	94.23
Diminuzione	—	—	—

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

	VICENZA TREVISO	VICENZA THIENE SCHIO	PADOVA BASSANO
1884 — Mese di giugno....	43,518.76	28,904.89	24,791.8
Mesi precedenti dell'anno..	208,292.24	124,926.51	118,025.5
TOTALE....	251,811.00	253,831.40	142,817.4
1883 — Mese di giugno....	49,089.19	24,598.93	25,909.00
Mesi precedenti dell'anno..	242,834.74	104,723.58	119,391.08
TOTALE....	291,923.93	129,322.51	145,290.03

ANNUNZI

SOCIETA' GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

FIRENZE, GENOVA, ROMA e TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50,000,000 — *Versato L.* 40,000,000

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di prevenire i signori azionisti che, conforme agli articoli 35 e 36 degli statuti sociali, l'assemblea generale ordinaria è stata fissata pel giorno 14 del prossimo mese di febbraio.

L'assemblea avrà luogo alle ore 12 meridiane presso la sede della Società in Firenze, via Bufalini, n. 24, ed avranno diritto di intervenirvi tutti quelli azionisti che hanno fatto il deposito delle loro azioni, ai termini dell'art. 32 degli statuti sociali.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio di amministrazione;
2. Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1884;
3. Nomina di amministratori;
4. Nomina dei sindaci e dei supplenti.

Firenze, li 5 gennaio 1885.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii Meccanici: **Castellammare** (Stabia) e **Savona** (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. Chaix et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes impertantes, les statione balnéarsie etc.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

L O N D R A

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes. 152 / Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

PER LA

Regìa Cointeressata dei Tabacchi in Liquidazione

SEDE IN ROMA

Capitale Versato L. 50,000,000

La Commissione di stralcio ha l'onore di convocare i signori azionisti pel giorno 12 febbraio prossimo venturo, alle ore 2 pom. (via Due Macelli, n. 71), per gli effetti dell'art. 51 degli statuti sociali.

Tutti gli azionisti possessori almeno di 30 azioni, i quali ne abbiano fatto il deposito 10 giorni prima della riunione, avranno diritto di assistervi.

Perchè l'assemblea possa essere costituita e possa deliberare validamente, occorre che sieno presenti e rappresentati 40 soci che siano portatori di 1|4 di capitale sociale.

Mancando questo numero, l'adunanza verrà aggiornata a 15 giorni, cioè al 27 febbraio, ed in tal caso il termine pel deposito delle azioni è ridotto a 5 giorni.

Gli azionisti dunque che vorranno intervenire all' assemblea dovranno aver depositate le loro azioni non più tardi delle ore 3 pom. del giorno 2 febbraio p. v. per l'assemblea di prima convocazione, e non più tardi delle ore 3 pom. del giorno 22 febbraio per la seconda convocazione.

I depositi verranno fatti presso i seguenti Stabilimenti:

Roma, Firenze, Torino, Genova, presso il Credito Mobiliare Italiano;

Napoli, Palermo, Milano, Venezia, Bologna, presso la Banca Nazionale Italiana.

Ordine del giorno:

1. Relazione della Commissione di stralcio;
2. Esame dei conti di liquidazione e loro approvazione.

Roma, 12 gennaio 1885.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto) *e Narni* (Umbria)

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 1,750,000

PREMIATA CON 14 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.60	al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.c	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.e	» 7.—	»	»
Calce idr.a di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 1.60	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) ed in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offronò speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 26 gennaio 1885, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **undecima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **diciannovesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1885, sono di 28 Azioni e di 92 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° luglio 1885.

Milano, 15 dicembre 1884.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XVIII — Mercoledì 21 Gennaio 1885. — Num. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Nel bilancio delle spese, per l'esercizio finanziario 1885-86, testè distribuito alla Camera dei deputati, sono stanziate lire 55,999,100 per nuove costruzioni ferroviarie, compresivi tre milioni per l' acquisto del materiale mobile.

Di queste L. 55,999,100, sono a carico delle provincie, per quote obbligatorie, contributi volontari od anticipazioni, L. 5,249,100: le altre 50,750,000 sono a carico dello Stato.

Interesserà senza dubbio il sapere in quali proporzioni cotal somma venga ripartita a pro delle quattro categorie, nelle quali sono contraddistinte le strade ferrate in costruzione e da costruirsi, epperciò ne diamo quà uno specificato ragguaglio.

Alle ferrovie di prima categoria sono devolute lire 35,500,000: delle quali 1,500,000 a carico delle provincie, e 34,000,000 a carico dello Stato. Alle ferrovie di seconda categoria L. 9,267,750: delle quali 7,711,650 a carico dello Stato, 782,100 a carico delle provincie, e 774,000 come quota di anticipaziono delle provincie stesse a mente dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879. Alle ferrovie di terza categoria sono destinate lire 6,174,550: delle quali 4,271,550 a carico dello Stato, 827,000 a carico delle provincie, ed 1,076,000 per quota d'anticipazione delle provincie. Alle ferrovie di quarta categoria finalmente sono fissate L. 2,056,800; delle quali 320,000 a carico delle provincie, e 1,736,800 a carico dello Stato. Aggiungendo a queste somme i tre milioni pel materiale mobile si ha precisamente la preindicata somma di L. 55,999,100 per le ferrovie da costruirsi durante l'anno finanziario 1885-86.

Delle ferrovie di prima categoria, la linea Roma alla Solmona-Aquila assorbirà L. 6,000,000 esclusivamente a carico dello Stato: la linea Parma-Spezia con diramazione a Sarzana L. 5,500,000, di cui lire 300,000 a carico delle provincie, e 5,200,000 a carico dello Stato: la linea Faenza-Firenze L. 4,000,000, di cui L. 15,000 a carico delle provincie, e 3,985,000 a carico dello Stato: la linea Terni-Rieti-Aquila lire 3,000,000 a carico dello Stato; la linea Campobasso-Benevento L. 3,000,00 o a carico dello Stato: la linea Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento, lire 14,000,000, di cui 1,185,000 a carico delle provincie, e 12,815,000 a carico dello Stato — Totale, per le ferrovie della prima categoria, L. 35,500,000.

Delle ferrovie di seconda categoria, la linea Bassano-Primolano avrà L. 222,200, di cui 22,200 a carico della provincia, e 200,000 a carico dello Stato la linea Aosta-Ivrea L. 1,111,100, di cui 111,100 a carico della provincia, ed 1,000,000 a carico dello Stato: la linea di accesso al Sempione (da Gozzano a Domodossola) L. 398,625, di cui 48,625 a carico della provincia, e 350,000 a carico dello Stato; la linea Cuneo-Nizza, per Ventimiglia ed il Colle di Tenda, L. 447,170, di cui 47,170 a carico delle provincie, e 400,000 a carico dello Stato; la succursale dei Giovi L. 1,122,210, di cui 122,210 a carico delle provincie, ed 1,000,000 a carico dello Stato: la linea Sondrio-Colico-Chiavenna L. 611,100, di cui L. 61,100 a ca-

rico delle provincie, e 550,000 a carico dello Stato, la linea Belluno-Feltre-Treviso L. 666,700, di cui 66,700 a carico delle provincie, e 600,000 a carico dello Stato; la linea Macerata-Albacina L. 500,000 a carico dello Stato: la linea Ascoli-San Benedetto lire 227,800, di cui 27,800 a carico delle provincie, e 250,000 a carico dello Stato: la linea Teramo-Giulianova L. 375,000 a carico dello Stato; la linea Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca L. 223,865, di cui 23,865 a carico delle provincie, e 200,000 a carico dello Stato: la linea Campobasso-Termoli L. 450,000 a carico dello Stato: la linea Benevento-Avellino lire 223,310, di cui 23,310 a carico delle provincie, e 300,000 a carico dello Stato: la linea Cosenza-Nocera-Tirrena L. 833,300, di cui 533,300 a carico delle provincie (ivi comprese L. 500,000 per anticipazione) e 300,000 a carico dello Stato: la linea della marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro lire 222,200, di cui 22,200 a carico della provincia, e 200,000 a carico dello Stato: la linea Taranto-Brindisi L. 704,000, di cui 354,000 a carico delle provincie (ivi comprese L. 244,000 per anticipazione), e L. 350,000 a carico dello Stato; la linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini L. 673,370, di cui 73,370 a carico delle provincie, e 600,000 a carico dello Stato: la linea Siracusa-Licata L. 333,300, di cui 33,300 a carico delle provincie, e 300,000 a carico dello Stato; la linea Adria-Chioggia L. 380,000 a carico dello Stato; la linea Lecco-Colico L. 333,300, di cui 33,300 a carico delle provincie, e 300,000 a carico dello Stato — Totale, per le ferrovie di seconda categoria, L. 10,108,550. Da questa togliendo L. 840,800 per economie da farsi nella costruzione coll'adottare sistemi a tipo economico, risulta che per dette linee si spenderà appunto, nel citato anno finanziario, la già indicata somma di L. 9,267,750.

In ordine alle ferrovie di terza categoria, sono stanziate per la linea Novara-Varallo L. 262,500, di cui 62,500 a carico della provincia, e 200,000 a carico dello Stato; linea Chivasso-Casale L. 130,000, di cui 30 mila a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato; linea Bra-Carmagnola L. 102 mila, di cui 22 mila a carico della provincia, e 80 mila a carico dello Stato: linea Cuneo-Mondovì L. 127,500, di cui 27,500 a carico della provincia, e 100 mila a carico dello Stato; linea Lecco-Como L. 127,500, di cui 27,500 a carico della provincia, e 100 mila a carico dello Stato: linea Ponte San Pietro-Seregno lire 130 mila, di cui 30 mila a carico della provincia, e 100,000 a carico dello Stato, linea Parma-Brescia-Iseo L. 380,625, di cui 80,625 a carico delle provincie, e 300 mila a carico dello Stato; linea Mantova-Legnago L. 127,500, di cui 27,500 a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato: linea Mestre-San Donà-Portogruaro L. 200 mila a carico dello Stato; linea Bologna-Verona L. 125 mila, di cui 25 mila a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato; linea Ferrara-Ravenna-Rimini lire un milione a carico delle provincie (per anticipazione); linea Lucca-Viareggio L. 100 mila a carico dello Stato; linea Viterbo-Attigliano L. 125,000, di cui 25 mila a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato; linea Velletri-Terracina L. 130 mila, di cui 30 mila a carico delle provincia, e 100 mila a carico dello Stato: linea Caianiello-Isernia L. 125 mila, di cui 25 mila a carico della provincia, e 100 mila a carico dello Stato; linea Candela-Fiumara d'Atella L. 125 mila, di cui 25 mila a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato: linea Zollino-Gallipoli, e dalla Stazione di Gallipoli al porto, L. 276 mila, di cui 176 mila a carico delle provincie (76 mila per anticipazione) e 100 mila a carico dello Stato: linea Valsavoia-Caltagirone lire 320 mila, di cui 220 mila a carico delle provincie, e 100 mila a carico dello Stato; linea Ceva-Ormea L. 127,500, di cui 27,500 a carico della provincia, e 100 mila a carico dello Stato: linea Legnago-Monselice L. 275 mila, di cui 75 mila a carico delle provincie, e 200 mila a carico dello Stato: linea trasversale Treviso-Motta L. 318,750, di cui 68,750 a carico delle provincie, e 250 mila a carico dello Stato. Unendo a tutte queste quote la somma di L. 2,137,500 disponibili pei rimborsi delle somme anticipate dalle provincie si ha che il totale dei fondi stanziati per le ferrovie della terza categoria ammonta a lire 6,772,375, dalle quali togliendo L. 597,825, che rappresentano le economie a farsi nelle costruzioni adottando sistemi a tipo economico, risulta la cifra sopra indicata di L. 6,174,550.

Venendo, infine, alle ferrovie di quarta categoria, troviamo che la linea Saluzzo-Cuneo avrà, nell'anno finanziario 1885-86 L. 460 mila, di cui L. 210 mila a carico della provincia, e 250 mila a carico dello Stato: la linea Castelvetrano-Porto Empedocle (1.o tronco) avrà L. 410 mila, di cui 110 mila a carico delle provincie, e 300 mila a carico dello Stato. A questa categoria trovasi pure iscritta una somma di 1,186,800 lire disponibili pel pagamento delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee concesse a termini dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879 e per la restituzione delle quote governative anticipate dalle provincie. In complesso ne risulta la somma totale di L. 2,056,800 destinate, come già si è detto, alle ferrovie della quarta categoria.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1883

(Continuazione — Vedi n. 2).

Il capo II dei *Cenni sui diversi esercizi* delle reti principali, contenuti nell'ultima parte della Relazione dell'on. Valsecchi, riguarda il servizio del materiale e della trazione.

Il materiale mobile di nuova costruzione entrato in servizio e quello messo fuori uso durante il 1883 si rileva dal seguente prospetto:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	entrate in servizio	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento o diminuzione	entrate in servizio	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento o diminuzione	entrati in servizio	demoliti, venduti o messi fuori servizio	aumento o diminuzione
Alta Italia . . .	63	6	(a) + 57	165	30	+ 135	922	15	+ 907
Romane	11	1	+ 10	203	8	+ 195	14	38	— 24
Meridionali . .	50	»	+ 50	29	1	+ 28	474	»	+ 474
Calabro-Sicule.	30	»	+ 30	»	»	»	142	»	+ 142
Totali . . .	154	7	+ 147	397	39	+ 358	1552	53	+1499

(a) Nell' anno 1883 non furono considerate in servizio 4 locomotive a ruote libere in trasformazione nelle officine di Verona, alla fine dell' anno stesso.

La ripartizione fra le officine nazionali ed estere del materiale mobile entrato in servizio nel detto anno è indicata nel quadro che segue:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine		Totale entrato in servizio	Officine		Totale entrato in servizio	Officine		Totale entrato in servizio
	nazionali	estere		nazionali	estere		nazionali	estere	
Alta Italia . . .	17	46	63	165	»	165	(a) 922	»	922
Romane	11	»	11	203	»	203	14	»	14
Meridionali . . .	»	50	50	»	29	29	24	450	474
Calabro-Sicule .	»	30	30	»	»	»	140	2	142
Totali .	28	126	154	368	29	397	1100	452	1552

(a) Comprese 12 carrozze di terza classe ridotte a carri pel trasporto di pacchi postali.

Il materiale mobile in costruzione al 31 dicembre 1883 rilevasi dal seguente prospetto:

INDICAZIONE DEL MATERIALE	RETE DELLE FERROVIE			
	Alta Italia	Romane	Meridionali	Calabro-Sicule
Macchine locomotive.				
Locomotive a ruote libere	»	»	»	»
Id. a 2 assi accoppiati	13	14	»	12
Id. a 3 assi accoppiati	6	12	»	9
Id. a 4 assi accoppiati	»	»	»	»
Id. tender	»	»	»	»
Totali	19	26	»	21
Vetture da viaggiatori.				
Vetture saloni, break e a letto	1	»	»	»
Id. di prima classe	43	3	»	»
Id. miste di prima e seconda classe.	42	»	1	»
Id. di seconda classe	31	3	»	»
Id. miste di seconda e terza classe .	»	»	»	»
Id. di terza classe	48	4	1	»
Totali	165	10	2	»
Vagoni da merci, bestiame e diversi.				
Bagagliai	10	»	»	»
Vagoni coperti	581	26	»	»
Id. scoperti	293	»	1	»
Id. diversi	15	»	»	»
Totali	899	26	1	»

Detto materiale trovavasi ripartito fra le officine nazionali ed estere come appresso:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine		Totale	Officine		Totale	Officine		Totale
	nazionali	estere		nazionali	estere		nazionali	estere	
Alta Italia . . .	6	13	19	165	»	165	899	»	899
Romane . . . ,	6	20	26	10	»	10	26	»	26
Meridionali . .	»	»	»	2	»	2	1	»	1
Calabro-Sicule .	21	»	21	»	»	»	»	»	»
Totali . . .	33	33	66	177	»	177	926	»	926

Il prospetto seguente dà le indicazioni relative al materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° luglio 1884:

INDICAZIONE delle linee e del Materiale	QUANTITA' in servizio al 31 dicembre 1883	QUANTITA' in servizio al 1.o luglio 1884	DIFFERENZE al 1.o luglio 1884	In costruz.ne al 1.o luglio 1884	TOTALE in servizio o costruzione al 1.o luglio 1884
Macchine locomotive.					
Alta Italia	916	928	+ 12	59	987
Romane	296	319	+ 23	2	321
Meridionali	296	296	»	»	296
Calabro-Sicule . .	176	185	+ 9	12	197
Totali . .	1,684	1,728	+ 44	73	1,801
Vetture da viaggiatori.					
Alta Italia	2,486	2,521	+ 35	115	2,636
Romane	1,108	1.108	»	4	1,112
Meridionali	764	766	+ 2	100	866
Calabro-Sicule . . .	540	540	»	27	567
Totali . .	4,898	4,935	+ 37	246	5,181
Vagoni da merci e bestiami.					
Alta Italia	17,806	18,084	+ 278	1,273	19,357
Romane	4,638	4,651	+ 13	»	4,651
Meridionali	4,651	4,652	+ 1	6	4,658
Calabro-Sicule . .	2,218	2.307	+ 89	106	2,413
Totali . .	29,313	29,694	+ 381	4,385	31,079

Oltre al materiale predetto, sulle Strade ferrate dell' Alta Italia si avevano, tanto al 31 dicembre 1883 che al 1° luglio 1884, in servizio temporaneo n. 362 carri presi a nolo; e, oltre a questi, nel 1° semestre 1884 vennero pur noleggiati altri 702 carri e 25 locomotive.

Sulle ferrovie Romane si avevano in servizio temporaneo 50 carri pure presi a nolo.

Il materiale mobile in costruzione al 1° luglio 1884 trovasi repartito fra le officine nazionali ed estere come appresso:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine		Totale	Officine		Totale	Officine		totale
	nazionali	estere		nazionali	estere		nazionali	estere	
Alta Italia . . .	46	13	59	115	»	115	1273	»	1273
Romane	2	»	2	4	»	4	»	»	»
Maridionali . . .	»	»	»	100	»	100	6	»	6
Calabro-Sicule .	12	»	12	27	»	27	106	»	106
Totali . . .	60	13	73	246	»	246	1385	»	1385

— Il capo III riguarda il *Movimento e servizio commerciale* in rapporto al traffico, agli orari, ai ritardi ed accidenti, alle liti e indennizzi per reclami contro l' esercizio, alle tariffe ed ai servizi cumulativi.

— L' aumento di traffico verificatosi sulle reti principali nel 1883 a confronto dell' anno precedente, e l' apertura all' esercizio di nuovi tronchi di ferrovia, portarono ad un aumento nella percorrenza dei treni, quale si rileva dal seguente prospetto, in cui sono pure indicate le analoghe percorrenze ottenute negli anni 1881 e 1882.

ANNI	Alta italia		Romane		Meridionali		Calabro-Sicule		Sarde	
	Percorso dei treni	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni	Percorso medio per km. esercitato	Percorso dei treni	Percorso medio per km esercitato
	m.		km.		km.		km.		km.	
1881	19,707,122	5,522	6,651,058	3,975	5,508,737	3,802	3,743,306	2,888	655,596	1,712
1882	20,831.963	5,808	6,689,310	3,991	5,708.489	3,694	3,983,302	2,990	691,201	1,781
1883	22,767,563	6,041	6,924,747	4,129	6,085,339	3,770	4,134,329	3,053	670.643	1,668

(*Continua*).

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Il 15 corrente la Camera, riprendendo le sue sedute, ha continuato la discussione delle Convenzioni.

L'on. *Presidente* richiamò la Camera al rispetto di quella disposizione del regolamento, che vieta di rimettere un discorso alla tornata successiva, e propose che le sedute della Camera vadano fino alle 7, e gli oratori, che non abbiano a quell'ora terminato, avranno facoltà di continuare il loro discorso anche oltre le ore 7.

In quanto all'ordine della discussione confermò quanto aveva antecedentemente esposto; con questo, che le modificazioni a qualunque degli allegati dovranno essere votate come modificazioni all'articolo 1.

Genala, accettò che la discussione si facesse sul disegno della Commissione.

Sacchi prese occasione da questo articolo, per esporre alcune considerazioni generali contro il progetto, al quale si dichiarò apertamente contrario.

Baccarini disse che la divisione delle ferrovie in due sole reti continentali in mano di due grandi Società può offrire molti vantaggi; i quali però andranno perduti quando il Governo non prenda grandi cautele. Accennò ad alcuni incovenienti che potranno verificarsi, domandandosi se sia conveniente di spezzare la valle del Po. Tecnicamente parlando, non si vede niente in contrario; ma per ragioni politiche e militari, per le quali fu necessario il contratto di Basilea, non crede conveniente questa divisione. Lesse in proposito alcuni brani di una relazione dell'on. Correnti del 1865.

Crederebbe provvidenziale la conservazione della rete attuale dell' Alta Italia; vorrebbe una divisione trasversale formata dalla linea Venezia Bologna-Pistoia-Livorno; vorrebbe per conseguenza la costituzione di tre reti, concedendo a quella delle Meridionali tutte le linee Calabro-Sicule.

Si dichiarò favorevole ad accettare i 1000 nuovi chilometri di ferrovie, purchè però sia preventivamente determinata la loro ripartizione regionale.

Nella tornata del 16, venne in discussione la linea Milano-Chiasso, che il progetto ministeriale assegna in esercizio ad ambedue le reti.

L' on. Sanguinetti avrebbe voluto la linea anche annessa esclusivamente alla rete Mediterranea, e viceversa l'on. Cavalli avrebbe desiderato che essa fosse dichiarata parte integrale della rete Adriatica e che questa fosse sola ad esercitarla.

L' on. *Berio* proponeva, come termine di conciliazione, che l' esercizio ne fosse affidato, *pro tempore*, alle due reti, fino cioè al compimento della linea Lecco-Como; rimanendo poscia definitivamente ed esclusivamente acquisita alla rete Mediterranea.

La questione si fece alquanto viva e la discussione assunse carattere politico. Vi parteciparono pure gli on. Maurogònato, Lugli, Brunetti, Nervo, Baccarini ed altri.

Ritirati finalmente gli emendamenti, fu posta ai voti la massima che « l' esercizio della linea Milano-Chiasso sia comune alle due reti », rinviando all'art. 18 della legge ogni definitiva deliberazione sull' esercizio di quella linea da farsi da una piuttosto che dall' altra delle due reti.

Ma, essendosi chiesto dall' Opposisione la votazione per appello nominale; risultò che la Camera non era in numero.

L' on. presidente del Consiglio aveva posto la questione di fiducia sull' approvazione della proposta concordata fra Ministero e Commissione.

Rinnovatosi, in principio della seduta del 17, l' appello nominale per la votazione della proposta, che dichiara comune alle due reti l' esercizio della linea Milano-Chiasso' questa risultò approvata da 162 voti contro 73 e 3 astensioni.

Si passò in seguito a discutere l'articolo che determina le sedi della Società.

È noto che il progetto ministeriale non impone per questa parte obblighi speciali alle Società.

Contro questa disposizione parlarono gli on. *Lazzaro*, *Crispi*, *Amadei*, *Baccarini*, *Buttini*, *Maffi*, *Prinetti* ed altri, proponendo emendamenti, in vario senso, tutti però, collo scopo tassativo di fissare le sedi delle Società e le Direzioni dell' esercizio in date località.

Il Governo e la Commissione dichiararono, per bocca degli on. Genala e Barazzuoli, di non potere accettare verun emendamento.

Il Ministro dei lavori pubblici disse: Questa non è questione politica, ma una semplice questione di amministrazione. Il Governo non poteva senza ragione scompigliare tutti gli interessi esistenti, e ha cercato di tutelarli tutti colla maggiore possibile equità; non credeva si potesse decidere la questione della sede delle Direzioni d' esercizio, ma ritiene che non si possano turbare gli interessi esistenti a Torino e a Milano, e che non si possa disconoscere a Napoli il diritto di avere una Direzione.

Non accettò dunque nessuno degli emendamenti che furono presentati per la determinazione delle sedi, e pregò i proponenti a prendere atto della sua dichiarazione.

In quanto all' emendamento dell' on. Baccarini, disse che non è punto necessario, non mancando i modi al Governo di mettere al dovere le Società se assumessero un contegno ostile.

L' on. Ministro aggiunse altre considerazioni in appoggio della proposta del Governo, e conchiuse con insistere per l' approvazione pura e semplice delle proposte ministeriali.

Ma insistendo i proponenti di emendamenti nel suffragarli con nuove argomentazioni, presero la parola anche gli on. Depretis e Ricotti, dimostrando la opportunità di votare la proposta come era stata dalla Commissione e dal Governo formulata.

La discussione fu ripresa lunedì 19.

In presenza di emendamenti indicanti Roma o Milano, l' on. Billia ed altri proposero, assai opportunamente, l'ordine del giorno puro e semplice, affinchè, eliminati gli emendamenti, rimanesse intatto l'articolo proposto dal Governo e dalla Commissione.

L' ordine del giorno puro e semplice, accettato dal Ministero e dalla Commissione, fu posto ai voti per appello nominale, e venne approvato con voti favorevoli 158, contrari 88 e un' astensione.

Lasciato in sospeso l' emendamento dell' on. Baccarini circa al Direttore della Società, la Camera discusse l' art. quarto, concernente la costituzione del capitale della Società per la rete Mediterranea e lo approvò, dopo aver respinto un emendamento dell' on. Sanguinetti, e lasciando in sospeso l' ultimo comma, relativo alle obbligazioni della Cassa per gli aumenti patrimoniali e quelle emesse per le costruzioni ferroviarie.

Furono poi approvati l' art. 5°, sul quale venne respinto un emendamento dell' on. Baccarini e l'art. 6°, concernente la durata del contratto stabilita in tre periodi di 20 anni ciascuno.

Nella tornata di ieri, 20, furono approvati dopo discussione, gli articoli 7 che dispone che le linee della rete Mediterranea e dipendenze ed il materiale fisso si accettino dalla Società nello stato in cui si trovano al momento della consegna; 8.° che fissa che una o più Commissioni, composte di tre rappresentanti del Governo; di tre delegati per ognuna Società, Mediterranea e Adriatica, procederanno al riparto del personale e del materiale mobile tra le nuove reti; ed infine il 9.° che attribuisce altre attribuzioni alle Commissioni dell'articolo precedente.

La discussione continua oggi.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e gli interessi francesi ed italiani

(Continuazione — V. N. 2).

« Dopo aver constatato quali vantaggi l'industria germanica ha ricavato dall' apertura del Gottardo, conviene ricercare quanto l'industria italiana vi abbia, a sua volta, guadagnato. Infatti, mentre la Germania dava all'Impresa una sovvenzione di 35 milioni, l' Italia dava 50 milioni; sacrifizio molto più considerevole, acconsentito colla speranza che l'industria italiana troverebbe nella nuova via una grande facilità d'espansione e si riverserebbe sul mercato germanico che — credevasi in Italia — le sarebbe stato largamente aperto.

« Non sembra che l'Italia abbia visto realizzarsi le sue speranze. Riferendoci, infatti, ai documenti svizzeri già consultati, ecco quanto ne risulta:

« Prima dell'apertura della linea del Gottardo, l'entrata delle mercanzie italiane in Svizzera, pel transito, attraverso questo paese, a destinazione di contrade limitrofe, Francia e Germania, era pressochè nulla. Essa elevavasi a 5,117 tonnellate nel 1880; a 6,966 tonnellate nel 1881. Il movimento creato dall'apertura del Gottardo si fa sentire a datare dal 1882. Durante quest' annata, l' Italia introdusse nella Svizzera, pel transito, 31,000 tonnellate, e nel 1883 tonnellate 51,437.

« Cosicchè, mentre la Germania portava le sue spedizioni a 184,000 tonnellate, l' Italia raggiungeva appena, per le sue, la cifra di tonnellate 51,000. Nè cotali spedizioni sono composte di prodotti esclusivamente italiani. È, infatti, constatato da uno studio sul movimento di transito di Genova, che questo porto ha ricevuto, per essere spedite pel Gottardo ed in transito diretto per Chiasso e Pino, 33,176 tonnellate di mercanzie estere. Ora è evidente che, in questa cifra, vi sono merci a destinazione della Germania, locchè riduce proporzionalmente, dalle dieci alle quindicimila tonnellate, secondo ogni apparenza, le spedizioni dei prodotti italiani propriamente detti e li riduce a 35 od a 40 mila tonnellate al più, contro 130,000 tonnellate di prodotti germanici che entrano in Italia.

« Non è dunque il caso di meravigliarsi di quella specie di disinganno che regna in Italia, disinganno che era stato previsto e predetto fin dal 1882 dall'on. Luzzati, uno dei più eminenti economisti italiani. L' on. Luzzati, in un articolo pubblicato nella *Nuova Antologia* al momento stesso in cui veniva aperta la linea del Gottardo, intitolato: *Le delusioni dei valichi alpini*, stabiliva infatti che il suo paese, mercè le combinazioni adottate in

Austria ed in Francia, e mercè le tariffe differenziali adottate sul percorso austriaco, delle quali accenna degli esempi molto sorprendenti, non aveva tratto alcun profitto, secondochè erasi sperato, per Genova e per Venezia, dall'apertura delle gallerie del Moncenisio e del Brennero.

« Riguardo al Moncenisio, l'on. Luzzati sembra che sia in errore e non abbia considerato che un lato della questione, giacchè, in virtù dell' apertura di questo *tunnel*, l'Italia ha visto il proprio traffico d'esportazione in Francia sorpassare la cifra di 400 milioni di franchi, mentre la esportazione francese in Italia non oltrepassò mai che di poco i 200 milioni. È dunque l'Italia che ha specialmente usufruito di quella grande opera.

« La relazione presentata dal Consiglio d' amministrazione della Compagnia del Gottardo conferma appieno il sovraesposto.

« Quella relazione constata che l'introito totale, per lo esercizio 1883, si è elevato ad 11,586,797 franchi, locchè dà un prodotto chilometrico di fr. 43,559.39, quale, d'altronde, era previsto dalla relazione del 12 agosto 1883.

« Il prodotto dei viaggiatori ammonta a 4,434,770 franchi per 1,056,000 di viaggiatori trasportati; quello delle merci a piccola velocità ammmonta a fr. 5,337,541 per 454,621 tonnellate trasportate. Il traffico del Gottardo ha dunque, fin dal primo anno di esercizio, realizzato le previsioni, o quasi, giacchè erasi calcolato su 12 milioni d'introiti e sopra un totale di 490,000 tonnellate da trasportarsi.

« Le spese d'esercizio si sono elevate a fr. 5,219,341.88. Le spese d'esercizio propriamente dette rappresentano poco meno del 50 0[0] del prodotto (in cifra esatta 49.94).

« Questa relazione dà un'esatta fisionomia del transito delle merci verso le città italiane. Gli è così che sotto la rubrica, *Ricevuto dalle ferrovie germaniche e consegnato alle ferrovie italiane*, trovasi la cifra di 102,018 tonn.

« Ma questo non è che il transito diretto; d'altra parte si vede che la linea del Gottardo ha ricevuto dalle ferrovie germaniche, sovratutto dalla direzione di Colonia e di Elberfeld, come pure dalle ferrovie alsaziane e lorenesi più di 100,000 tonnellate di mercanzie, le quali non erano certamente tutte pel consumo del paese attraversato da questa linea, per le vallate d' Uri e del Ticino, di cui una buona parte dovette entrare in Italia. Si perviene così a ritrovare facilmente la cifra di 130,000 tonnellate di transito, per le mercanzie germaniche, quale fu sopra enunciata.

« In senso inverso, viene constatato che le ferrovie italiane non hanno consegnato, in transito diretto per la Germania, che 33,499 tonnellate. Ma si vede, d' altra parte, che le medesime hanno trasportato a Chiasso ed a Pino 40,000 tonnellate, delle quali un certo numero ha dovuto essere rispedito verso la Germania. Sarebbe troppo increscioso, per l'Italia, che cotali spedizioni si limitassero a queste 23,499 tonnellate. Stando, tuttavia, alle cifre della Compagnia del Gottardo, lo scambio esatto sarebbe stato di 102,000 tonnellate di merci germaniche contro 23,499 tonnellate di merci italiane, locchè spiega e giustifica le lagnanze che si sente fare in Italia.

« Traducendo in valore le cifre suesposte, trovasi che mentre il commercio d' esportazione della Germania in Italia si elevava in due anni, dal 1881 al 1883, da 66 milioni e mezzo a quasi 114 milioni di franchi, guadagnando circa 47 milioni e mezzo, l' esportazione italiana non aumentava che da fr. 67,985,000 a fr. 88,550,000, non progredendo che di 20 milioni e mezzo. Bisogna dire, inoltre, che su questi 88 milioni havvi per 13,793,000 franchi di cotone greggio, che non sono prodotti italiani, ma mercanzie di transito. Si calcolano pure, d'altra parte, 16 milioni e mezzo di sete greggie spedite dalle manifatture di Crefeld-Elberfeld.

« La Germania, per ragioni che qui non è il caso di indagare, non ha dunque tratto dall'Italia tutto ciò che questa sperava di fornirle.

« Per contro, essa l' ha in certa qual guisa inondata de'suoi prodotti. Il movimento fu così pronto che la vendita non ha potuto operarsi rapidamente e che molte merci sono ancora ferme nei depositi italiani. Ne risultò un invilimento di prezzo sopra un gran numero di prodotti italiani a detrimento dell'industria del paese; donde il malcontento abbastanza serio che si manifesta negli industriali della penisola.

« È necessario, per dare l' esatta fisionomia del commercio degli scambi della Germania e dell' Italia, di rilevare per grandi categorie, in base al *Movimento commerciale del Regno d'Italia* pubblicato dal Ministro delle finanze, le modificazioni prodottesi, dal 1881 al 1883, nelle esportazioni della Germania a destinazione dell'Italia, modificazionl che fecero salire cotali importazioni da 66 milioni e mezzo a quasi 114 milioni.

Importazioni di Germania in Italia.

Categorie di merci	1881	1883	In più pel 1883
	fr.	fr.	fr.
Bevande, Spiriti, olii . . .	1,510,000	2,258,000	758,000
Derrate coloniali, drogherie, tabacchi	8,743,000	8,769.000	26.000
Prodotti chimici, medicinali, resinosi	2,363,000	5,356,000	2,993,000
Colori e materie tintoriali	3 437,000	4,683,000	1,246,000
Canape, lino, juta	1,753,000	2,022.000	262,000
Cotone greggio e lavorato	5,800,000	6,477,000	667,000
Lane, crini e peli, greggi e lavorati	9,708,000	10,363,000	662,000
Seta	2,544,000	3.665,000	1,121,000
Legno e paglia	1,510,000	993,000	»
Carta, cartone, libri	1,194,000	1,968,000	774,000
Pelli e lavori in pelli e cuoi	3,838,000	5,740,000	1,902,000
Minerali, metalli greggi e lavorati	11,015,000	38,789,000	27,774,000
Pietre, terre, vasellami, maioliche, porcellane, vetrerie e cristalli	2,188,000	4,820,000	2,632,000
Cereali, farine, paste . . .	1,960,000	3,997,000	2,037,000
Animali, prodotti e spoglie d'animali	2,405,000	3.634,000	1,173,000
Merci diverse	6,459,000	10,380,000	3,921,000
Totali . . .	66,497,000	113,910,000	

« Come si vede, havvi aumento su tutte le categorie, una eccettuata, quella del legno e delle paglie lavorate, che è d'altronde di poca importanza; ma l' aumento più notevole è quello di 27,774,000 sui prodotti metallurgici, benissimo spiegato dalle enormi spedizioni sovramenzionate (84,000 tonnellate circa).

« I tedeschi, però, non si tengono ancora soddisfatti di simile risultato che non è per essi che un principio.

« La Camera di commercio di Francoforte. una deli-

berazione della quale venne già rilevata nella relazione del 12 agosto 1883, la Camera di commercio di Francoforte, che sembra battere la campagna per ottenere dalla linea del Gottardo i maggiori ribassi di tariffa a favore dell'industria germanica, scriveva in una sua recente relazione: « Il movimento dei viaggiatori del Gottardo corrispose all'aspettativa. *Per contro, il movimento delle merci lascia ancora a desiderare, in seguito all'elevazione delle tariffe.* L'industria ed il commercio germanico non riuscirono ancora ad assicurarsi, *di fronte alla concorrenza inglese e francese*, degli sbocchi in rapporto colla loro importanza. Le cause di tale stato di cose sono diverse. Ci si trova naturalmente in presenza a quelle difficoltà che prova ognuno appena arrivato. E sovratutto è il caso di far risaltare le imperfezioni del traffico sulle linee del nord dell' Italia. Gli è così che, per qualche tempe, la Società dell' Alta Italia ricusò di ricevere le merci a destinazione di Milano a motivo dell'insufficienza del suo materiale di trasporto ».

« È sempre, come si vede, il medesimo sistema. Sono i tedeschi che, in grazia del Gottardo, tentano di soppiantare in Italia i prodotti francesi ed inglesi, e, secondo la Camera di commercio di Francoforte, come pure secondo la Compagnia del Gottardo, sono gl' Inglesi ed i Francesi che sembrano far concorrenza ai prodotti germanici, difendendo, abbastanza debolmente d'altronde, il mercato che loro viene disputato.

« In quanto all' insufficienza del materiale italiano, a Chiasso ed a Pino, essa ha origine specialmente dall' estrema abbondanza delle merci giunte dalla Germania, abbondanza che ha sorpreso gl'Italiani, a segno tale che erasi obbligati di far indietreggiare i vagoni a vuoto, imperocchè le spedizioni italiane sono ben lungi dal controbilanciare quelle della Germania, e questa è un' operazione onerosa assai per la Compagnia che la subisce.

« La Camera di commercio di Francoforte, d'altronde, nella precitata relazione, sembra che dia una smentita a sè stessa ammettendo che certi trasporti si fanno a miglior mercato da Francoforte a Milano (770 chilometri) che da Lione al medesimo punto (488 chilometri). Inoltre, questa stessa relazione accenna ad una lettera del direttore della ferrovia *Mein-Neckar*, la quale notifica alla Camera di commercio che le ferrovie svizzere avevano acconsentito ad una riduzione della loro quota-parte negli introiti del traffico internazionale, riduzione che avrà per risultato di abbassare sensibilmente, dal 1884, il tasso delle tariffe internazionali.

« Ecco, secondo la stessa relazione della Compagnia del Gottardo, in che consiste questa importantissima riduzione.

« Non paghi di aver ottenuto delle tariffe eccezionali per certe categorie di merci di grande traffico tra la Germania e l' Italia, le ferrovie tedesche insistevano da più mesi, presso le Compagnie svizzere, per indurle ad abbassare le loro tariffe generali a profitto del transito di Germania in Italia.

« Queste tariffe erano stabilite sulle basi seguenti: unità chilometriche prussiane, con aumento del 15 0[0] per le località situate a più di 100 chilometri dalla frontiera svizzera; le località situate a meno di 100 chilometri vedevano le loro spedizioni maggiormente gravate del 20 0[0]. I tedeschi chiedevano che a tale aumento venisse sostituito un supplemento di 10 0[0] soltanto per le stazioni distanti da 100 a 200 chilometri, e che ogni supplemento avesse a scomparire per le stazioni germaniche situate ad una maggior distanza. Dopo molte esitazioni e dopo una resistenza abbastanza seria delle ferrovie svizzere, Centrale e Nord-Est, questo sistema venne finalmente accettato, e presentemente le merci germaniche, provenienti da stazioni distanti più di 200 chilometri dalla frontiera svizzera fruiscono della tariffa prussiana (senza alcun aumento, anche sui percorsi di montagne, sulla linea del Gottardo) sino alla frontiera italiana.

« Si è a questa concessione che ha fatto allusione, senza dubbio, la Camera di commercio di Francoforte.

« Pei carboni, le Compagnie svizzere hanno acconsentito ad abbassare la loro base chilometrica di un centesimo, mentre i tedeschi l'abbassano di due centesimi in favore di qualunque speditore che faccia una consegna di 100 tonnellate. Lo stesso dicasi di una quantità di altre merci e specialmente dei metalli.

« Così la tariffa pei prodotti metallurgici, che vanno da Essen a Chiasso per spedizioni di 10,000 chilogrammi, vien ridotta, a seconda delle categorie, da fr. 54.50 a fr. 47.36 ed a fr. 44.16; da fr. 41.50 a fr. 33.10; da fr. 28.95 a fr. 26.94 per tonnellata. Sono invero considerevoli riduzioni. La vetreria ha del pari la sua tariffa eccezionale. Il prezzo della tonnellata dei recipienti di vetro da Saarbourg a Pino, che era di fr. 43.20, è scesa a 27.05; le fecole e l'amido, che pagavano da Mannheim a Pino fr. 29.55, non sono più tassate che a fr. 25.47, affine di favorirne il transito pel porto di Genova Si potrebbero moltiplicare cotali esempi; ma i sovracitati bastano per dare un giudizio degli sforzi che fanno i tedeschi per dominare completamente in Italia, coll' aiuto del Gottardo. Tutte queste tariffe sono state messe in vigore nel 1884 soltanto, ed avrebbero indubbiamente prodotto un movimento ancor più considerevole senza gl'incagli recati alle transazioni ed alle comunicazioni dall'epidemia cholerica.

« Le influenze germaniche, d'altronde, dominano ogni di più nell'alta amministrazione del Gottardo, e di queste si lagnano fortemente gl'Italiani.

« L' assemblea generale del 30 giugno 1883 ha eletto come amministratore il sig. de Bleichroeder, consigliere intimo a Berlino, ed è permesso di credere che la sua presenza e quella del suo supplente, sig. Hans de Bleichroeder, esercita un'azione decisiva su tutte le misure da prendersi in favore dell'industria germanica.

« La relazione del Consiglio d'amministrazione, infatti, diffondesi a lungo sui favori che gli sono accordati. Per contro, questa relazione si lagna delle ferrovie italiane, le quali favoriscono il traffico per la via di Modane a spese di quello per la via del Gottardo, e soggiunge: « Collo scopo di attirare sulla via del Gottardo una parte del traffico della piccola velocità fra Parigi e l'Italia, che passa attualmente per altre strade, noi abbiamo intavolato colla Compagnia dell'Est francese delle trattative che seguono il loro corso normale ».

« A questo proposito, non si può che ripetere il già

detto: cioè che sarebbe increscioso veder stornare merci francesi da vie prettamente francesi, per essere conseguate a Compagnie sottomesse ognora più all'influenza germanica. Nelle presenti circostanze, i nostri negozianti, adottando la via del Gottardo, si abbandonerebbero ai loro peggiori concorrenti, come ne lo attesta il brano citato più sopra della relazione della Camera di commercio di Francoforte.

« Dopo ciò, torna più difficile il negare che l'apertura della linea ferroviaria del Gottardo abbia avuto un' influenza tristissima sul commercio d' esportazione dalla Francia in Italia, ove i tedeschi si sforzano di darci lo sgambetto per sostituire i loro prodotti a quelli dell' industria nostra. Non solamente i tedeschi si sono stabiliti in gran numero nelle principali città italiane, e sovratutto a Milano, ma anche il sindacato delle ferrovie dell'Impero, in cui dominano le ferrovie dello Stato, ha spedito in quest'ultima città un delegato speciale, il sig. Trommer, ispettore generale della ferrovia d' Alsazia-Lorena, con missione di vegliare su tutto ciò che può contribuire allo sviluppo dell' industria e del commercio di esportazione della Germania, come agli interessi delle ferrovie tedesche.

« Il Belgio aveva già destinato un agente speciale a Milano, fin dal 1882. Il sig. Trommer tien dietro, con vigile cura, a tutto ciò che riguarda gl' interessi ch'egli ha missione di difendere. La necessità in cui la Compagnia sta per trovarsi, a motivo dell'incremento del traffico, di raddoppiare il binario su alcune parti del suo percorso e di far appello al credito, sembra un' occasione indicatissima di rinforzarvi l'azione e l' influenza dei tedeschi. E questo è ciò che spiega l'entrata del sig. de Bleichroeder nel Consiglio d'amministrazione.

« Non v'ha dubbio che questo agente speciale germanico, come l'agente belga, stando sempre alla ricerca di tutto quanto può sviluppare i trasporti dei loro rispettivi paesi, non presentino numerose domande di ribasso di tariffe, e non sieno sovente ascoltati. Lo prova una circolare indirizzata il 1° giugno u. s. da un impresario di trasporti di Milano ai proprii clienti, con cui annunzia loro di essere in grado di trasportare i filati da *Gand a Milano* al prezzo di 60 franchi la tonnellata, soggiungendo di poter sfidare qualsiasi concorrenza. Ciò equivale a meno di fr. 0.06 per tonnellata e per chilometro. Si è quindi indotti a credere che a fianco delle tariffe pubblicate intervengono qualche volta delle convenzioni particolari preparate e sollecitate dagli agenti belga e germanico residenti a Milano.

« Alcuni economisti francesi dimostrarono di credere che si potrebbe rimediare a cotale situazione con un ribasso di tariffe, sulle linee francesi, in ispecie su quella della Compagnia da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, che è la più interessata nella questione. Ma, constatando che il prezzo di trasporto delle merci sulla linea del Gottardo risulta in media di cent. 7 1/4 per tonnellata e per chilometro, mentre questa base media discende sulla rete ferroviaria da Parigi a Lione ed al Mediterraneo a centesimi 5.542, si è indotti a riconoscere esser quello un errore, e che una lotta di tariffe, impegnata sull' attuale terreno, non corrisponderebbe alle esigenze degli interessi della Francia nè agli interessi della Compagnia francese, attesochè la Compagnia internazionale ha un margine sufficiente (più d'un centesimo e sette millesimi) per continuare a praticare il sistema di ribassi in cui, siccome abbiamo visto, essa è largamente entrata già nell' anno 1884.

« D'altra parte, non bisogna perdere di vista che l'introito diminuisce gradualmente sulla linea di transito dal Rodano al Moncenisio; che questa diminuzione è stata di 158,000 franchi nel 1882; di 472,600 franchi nel 1883; di 188,873 franchi dal 1° gennaio al 1° ottobre del 1884, cioè in meno di tre anni, di 820,000 franchi circa, la qual cosa, per 133 chilometri in esercizio, costituisce una diminuzione chilometrica abbastanza sensibile. Gl'interessi dello Stato francese, garante di questa linea, trovansi per tal modo e d'un tratto gravemente impegnati e compromessi.

« Dunque, un semplice ribasso delle tariffe, per parte della Compagnia da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, non potrebbe ammettersi come rimedio sufficiente se non vi si aggiunge un'altra misura, la cui urgenza apparirà più vivamente di giorno in giorno, ed è la creazione d'una nuova via attraverso le Alpi, la quale presenti una sensibile abbreviazione di distanza sulla linea del Moncenisio. Non si può, a tale riguardo, che riferirsene alle conclusioni della relazione del 5 luglio 1882, relativamente alla strada pel Sempione. E ciò che maggiormente temono i tedeschi e le principali Camere di commercio del loro paese si fecero sovente l'eco di tale apprensione. Abbreviazione della distanza ed un sacrifizio sulle tariffe, sono le due misure combinate in cui trovasi il rimedio ad una situazione che non può a meno di farsi peggiore se la si lascia prolungare. Ma sarebbe pure ben necessario che i negozianti francesi cooperassero essi pure alla difesa dei loro interessi compromessi sul mercato italiano, andando più che nol facciano, od inviando, in maggior numero, rappresentanti, nella penisola, imitando così gli Inglesi, i Belgi e sovratutto i Tedeschi.

AMEDEO MARTEAU
Console di Francia
incaricato di lavori particolari.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Dal 17 corrente, in seguito alle numerose e grosse valanghe di neve caduta negli scorsi giorni, il tratto della ferrovia tra Chiomonte e Salbertrand, della linea Torino-Modane, rimase ingombrato, cagionando la sospensione del servizio per la Francia. Il lavoro di sgombro che si fa attivamente, anche coll'aiuto della truppa, procede con grande attività; però, oggi, non è possibile precisare quando la linea potrà essere libera (difficilmente prima della fine della settimana), grandissima essendo la quantità di neve, la quale, oltre ai danni alla ferrovia ed al telegrafo, fu pure causa della morte di qualche persona che vi rimase sepolta.

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto tecnico per la nuova linea di circonvallazione a Milano fra Rogoredo e la Stazione di smistamento, nonchè l'altro progetto pel raddoppiamento di binario della linea di Vigevano fra Porta Sempione e Porta Genova. Il preventivo generale della spesa, all'uopo occorrente, rileva a L. 5,192,000. Saranno poi in breve sottoposti all'approvazione ministeriale gli elaborati di appalto relativi.

><

Con decreto ministeriale del 10 corrente, furono designati i seguenti Ispettori del Genio civile ad assumere per l'anno 1885 la ispezione delle costruzioni ferroviarie:

Borgnini comm. Giovanni pel circolo: Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia;

Schioppo comm. Vincenzo pel circolo: Toscana, Marche, Umbria, Lazio e Abruzzi;

Ferrucci comm. Antonio pel circolo: Molise, Campania, Puglie, Basilicata e Calabria;

Poggi comm. Francesco pel circolo: Sicilia e Sardegna;

><

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Bologna, intorno alla proposta variante di tracciato della linea ferroviaria Bologna-Verona, nel tronco dal Po a Verona, ha chiesto il parere dell'illustre ingegnere G. L. Protche, sotto la cui alta direzione fu eseguito dall' ing. Minarelli lo studio della linea medesima.

Il predetto ingegnere, soddisfacendo all' incarico affidatogli, ha manifestato il suo avviso che è contrario alla variante proposta, la quale, come è noto, fu studiata dall' ing. on. Gabelli.

In seguito ad un tale parere, la predetta Deputazione provinciale ha interessato il Governo a tener fermo il tracciato Minarelli, già approvato dal Consiglio superiore, imperocchè con la proposta variante si porterebbe un allungamento alla linea con una maggiore spesa di costruzione e con peggioramento delle condizioni di esercizio.

A proposito del progetto della indicata variante sarebbe opportuno che S. E. il Ministro dei lavori pubblici prendesse una determinazione, massime che nel tracciato della Bologna-Verona sono implicati anche quelli delle linee Mantova-Legnago e Suzzara-Ferrara.

><

Sappiamo che dal nostro Governo sono state fatte pratiche presso quello federale Svizzero affinchè sia indetta, il più sollecitamente possibile, una nuova riunione dei rappresentanti delle ferrovie e dogane interessate onde risolvere in modo definitivo la questione concernente la unità tecnica delle ferrovie.

A questo proposito veniamo informati che anche il Governo francese, sotto alcune riserve, ha fatto adesione alle conclusioni formulate nel protocollo finale della Conferenza di Berna, ed ha già nominato i due funzionari che dovranno rappresentarlo alla nuova Conferenza.

><

Siamo informati che la Camera di commercio ed arti di Livorno ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici allo scopo di ottenere che prima di prendere qualsiasi decisione in ordine al tracciato della ferrovia da Lucca a Modena, sia fatta oggetto di particolareggiato studio anche la linea proposta per valle di Panaro, essendo la predetta Camera persuasa che il risultato dello studio medesimo dimostrerà la convenienza e la opportunità di prescieglierlo a preferenza di quello per valle di Secchia.

><

È a nostra conoscenza che il Ministero dei lavori pubblici ha sottoposto all' esame del Consiglio superiore il progetto di massima per una ferrovia che congiunga Ascoli-Piceno alla linea Aquila-Terni, studiato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, prendendo argomento dal mancato investimento del treno 176, delle ferrovie Romane col treno n. 8 dell' Alta Italia, la sera del 5 corr. sopra il bivio situato presso la Stazione di Firenze, ha interessato le Amministrazioni delle preindicate ferrovie a stabilire l'impianto dei segnali di sicurezza Saxby e Farmer agli scambi di entrata nelle Stazioni di Firenze.

><

Abbiamo da Mondovì che il concessionario della ferrovia economica Fossano-Mondovì-Ceva ha sottoposto all' approvazione governativa il progetto di regolamento-tariffa che esso intenderebbe di applicare su detta ferrovia, e sul quale già avrebbe dato parere favorevole il R. Commissario per l'esercizio per le ferrovie dell'Alta Italia.

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Deputazione provinciale ha dato incarico al proprio ingegnere capo di redigere con la più grande sollecitudine i progetti di massima per le ferrovie, delle quali si domanda l'inclusione nei 1000 chilometri di nuove linee compresi nel progetto di legge per le convenzioni ferroviarie. Tali linee, la cui esecuzione fu appoggiata dal Consiglio di quella provincia in una delle sue ultime adunanze, sono le seguenti: Cuneo-Vinadio, Cuneo-Chiusa Pesio, Cuneo-Busca per Dronero e Saluzzo-Barge.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato per la parte che lo riguarda il regolamento-tariffe proposto dall'Amministrazione della ferrovia secondaria di Colle Val d'Elsa, per la tassazione dei trasporti sulla linea da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia si è pronunziata contraria ad una istanza avanzata al Governo per ottenere una fermata al casello n. 3 sulla linea Gallarate-Laveno, dei treni-viaggiatori.

La determinazione presa da quell' Amministrazione è basata sul fatto che la linea, essendo in quella località inclinata al 10 per mille, non si presta affatto allo stabilimento di una fermata, nella quale sarebbe così abbastanza difficile, sia l'arresto dei treni che la ripresa della loro corsa.

><

Il sig. sindaco di Borgomanero, nella sua qualità di presidente del Comizio tenutosi in quella città il 4 del corrente mese, ha rimessa al Governo la domanda con-

cretata nel Comizio stesso, relativa alla necessità di dare prontamente esecuzione alla ferrovia Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, dando a questa la preferenza sulla Prealpina.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di convenzione e l'annesso regolamento pel servizio cumulativo da stabilirsi con la nuova linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

><

Di questi giorni i vari rappresentanti delle Amministrazioni interessate hanno proceduto ad un sopralluogo nella stazione di Lecco per stabilire gli accordi circa il progetto di ampliamento di questa stazione ed il riparto della relativa spesa fra le diverse linee interessate.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici con suo recente decreto ha autorizzato la costruzione e l'esercizio di una tramvia a vapore da Bologna (fuori porta Mazzini) a Imola (fuori porta Ilione) da impiantarsi lungo la via Emilia.

><

La Direzione generale dei telegrafi, con sua recente circolare alle Direzioni Compartimentali, ha diramate le norme a seguirsi circa la costruzione e la manutenzione delle linee telegrafiche pel servizio delle ferrovie economiche e delle tramvie a vapore.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha richiamato l'attenzione delle Amministrazioni ferroviarie sulle cautele da usarsi nella sorveglianza dei passaggi a livello onde evitare gli accidenti che derivano dalla trascuranza di un tale servizio.

><

Siamo informati che S. E. il ministro dei lavori pubblici ha ordinato all'Amministrazione delle Strade ferrate Romane di procedere ad un nuovo esperimento dell'apparecchio ideato dal sig. conte Siccardi per l'agganciamento dei veicoli ferroviari, intorno al quale nello scorso anno ebbe ad occuparsi apposita Commissione tecnica ed anche il *Monitore* che ne ha pubblicato ampi dettagli.

Al nuovo esperimento presiederanno i regi Commissari per l'esercizio delle ferrovie Romane e Meridionali.

><

Per le Strade ferrate complementari sono stati presentati all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto dei seguenti due tronchi, intorno ai quali daremo in seguito le consuete ampie informazioni.

1. Tronco da Gioia Tauro a Rossano della linea Reggio-Castrocucco, lunghezza m. 10,209.15, costo complessivo L. 2,120,000, di cui a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, materiale d'armamento, meccanismi fissi ed imprevisti, L. 575,000;

2. Tronco da Trappa ad Ormea della ferrovia Ceva-Ormea, lunghezza m. 8239.40, importo totale preventivato per la costruzione del tronco L. 1,911,000, costo presunto dei lavori e provviste da appaltare lire 1,481,000, somma a disposizione dell'Amministrazione governativa pelle espropriazioni, armamento ecc. lire 430,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata la proposta di proroga di 4 mesi dei contratti relativi al nolo di 300 veicoli dalla ditta F. Cirio, e di altri 700 dalla Società Ausiliare Belga.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, riunitosi straordinariamente il 19 corrente, approvò il progetto di un ponte, sistema Cottrau, per lo sbarco delle truppe ad Assab.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha approvato i progetti pei lavori seguenti:

Restauro dell'argine ferroviario presso Cornigliano per L. 8,500; impianto di due nuovi scambi a Bricherasio, in dipendenza dell'innesto della linea Bricherasio-Barge per L. 5,000: impianto di binari per deposito di carri, nonchè di binari di diramazione nella Stazione marittima di Venezia per L. 290,000.

Ha pure autorizzati gli appalti seguenti:

Ampliamento del fabbricato passeggieri della Stazione di Mortara per L. 150,000; ampliamento della Stazione di Monselice: innesto nella Stazione di Saluzzo della nuova linea per Maella per L. 53,000: impianto del servizio merci a p. v. a Pianzano per L. 20,500.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha espresso i seguenti pareri concernenti questioni di ferrovie:

1. Che possa approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi all'appalto di opere di consolidamento di frane lungo il tronco in costruzione dal Tevere a Sipiciano, della linea Viterbo-Attigliano. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione di tali opere, fra cui sono comprese due gallerie artificiali, è di L. 548,520;

2. Che possa approvarsi la proposta per una maggior provvista di ghiaia occorrente a compimento della massicciata nella ferrovia da Carmagnola a Bra per un importo di L. 18,150, nonchè il relativo atto di sottomissione;

3. Che possa approvarsi la maggiore spesa occorrente per la sistemazione della Stazione di Carmagnola in dipendenza dall'innesto nella medesima della linea Carmagnola-Bra. La spesa all'uopo prevista rileva a L. 21,500;

4. Che anche agli effetti delle espropriazioni, a causa di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto pell'impianto di un rifornitore nella Stazione di Roccapalomba (linea Palermo-Porto Empedocle) pel quale è prevista la spesa di L. 32,000.

><

Diamo le consuete informazioni tecniche intorno al progetto di appalto del tronco da Sant'Eufemia a Nocera Tirenese della linea di 1.a categoria da Reggio a Castrocucco.

L'importo totale dei lavori di costruzione del tronco, che misura m. 13,500 di lunghezza, è preventivato in L. 2, 744,000, ossia in media per chilometro di

L. 201,180. Della predetta somma L. 2,180 mila rappresentando l'ammontare dei lavori e delle provviste comprese in appalto, e L. 544 mila sono riservate a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, l'armamento, gli imprevisti, ecc.

La planimetria del tronco consta di n. 19 rettifili della lunghezza di m. 9,695, e di n. 18 curve dello sviluppo di m. 3805, di cui m. 2680 con raggio da m. 600 a m. 2 mila e m. 1125 con raggio inferiore a m. 600, che però non scende mai al disotto di m. 400. Il minor rettifilo interposto a due curve di flesso contrario è di m. 103.34.

In altimetria si hanno n. 7 livellette orizzontali lunghe in assieme m. 7435: n. 6 livellette in ascesa e n. 4 in discesa. La pendenza massima è limitata all'8 per mille.

Lungo il tronco sono proposte due Stazioni, quelle cioè di Sant' Eufemia e di Falerna, in ognuna delle quali è previsto un fabbricato pei viaggiatori; una fabbrichetta per cessi, un piano caricatore con annesso magazzeno per le merci. Nella prima di dette Stazioni sono inoltre progettati: una rimessa per locomotive, un piano caricatore pel carbone, un rifornitore ed un fabbricato per alloggio del personale.

Le opere d'arte principali sono due, cioè: un ponte della luce di m. 25 sul torrante Gizzeria; ed un altro ponte di m. 24 di apertura sul torrente Cartolano, con luce sussidiaria di m. 12.

Le opere minori sono 54, così ripartite: acquedotti di m. 1 n. 3; id. id. 1.50 n. 28; id. id. 2 n. 13; ponticelli id. 3 n. 8; id. id. 4 n. 1; id. id. 5 n. 1.

Oltre delle predette opere saranno inoltre da costruire n. 2 gallerie, la prima denominata Castiglione, di m. 406; e la seconda Torre Lupo di m. 580.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono preventivate n. 17 case cantoniere, delle quali n. 4 doppie e n. 13 semplici, nonchè 3 garette di guardia.

><

Abbiamo sott'occhio uno specchio del movimento avveratosi durante il 1884 sulla ferrovia del Gottardo, in confronto col movimento dell'anno precedente. Ne risulta che i passeggieri trasportati nel 1884 furono 928,524 (1883: 1,056,043), introito fr. 3,670,082.73 (fr. 4,853,262.08); merce trasportata nel 1884 tonn. 507,734 (tonn. 459,536) con un introito di franchi 5,985,436.26 (fr. 5,597,014.68). L'introito complessivo fu di franchi 9,655,518.99 (fr. 10,450,276.76), ossia fr. 36,298.93 (fr. 39,286.76) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, come sopra, essendo state nel 1884 di fr. 4,602,962.90 (1883: fr. 5,002,959.67), ossia di fr. 17,304.36 (fr. 18,808.35), l'introito maggiore in paragone alle spese fu di franchi 5,052,556.09 (franchi 5,447,317.09).

Si nota però che le cifre degli ultimi tre mesi dell'anno 1884 sono soltanto approssimative.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di massima per la formazione di un porto alla foce del fiume Pescara (Chieti).

Andamento generale della strada provinciale n. 89 (Catanzaro).

Progetto per sistemazione quattro tronchi arginatura destra di Adda sopra Crotta d'Adda (Milano).

Domanda di Lurà per legittimazione di opere nel fiume Oglio in comune di Credaro (Bergamo).

Collaudo di lavori eseguiti dall'impresa Morosi in sistemazione sponda sinistra del Tevere presso Ponte Sisto, in Roma.

Progetto di difesa frontale nell'arginatura destra di Po, alla Golena Villa Nuova in Carbonara (Mantova).

Progetto per deviazione della condottura di acqua e di gaz a Ponte Rotto sul Tevere, in dipendenza di quei lavori di sistemazione, in Roma.

Progetto per lavori di difesa sulla destra del fiume Ombrone alla corrosione di San Martino (Grosseto).

Progetto per imbancamento dell'argine sinistro di Po, alla golena superiore di Catto (Rovigo).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Domanda perchè sia dichiarata di pubblica utilità la costruzione di due tratti di strada per la sistemazione del Fosso Fabbreria lungo la linea ferroviaria Orte-Foligno.

Istanza del sindaco di Imola perchè sia prorogato il termine stabilito per la costruzione di alcune case operaie, già dichiarate opera di pubblica utilità.

Dichiarazione di pubblica utilità per la ricostruzione dell'acquedotto lungo la linea ferroviaria Messina-Siracusa.

Progetto di lavori di riparazione della variante alla traversa interna nell'abitato di Cosenza.

Progetto d'impianto d'un posto elettro semaforico al Capo Spartivento (Cagliari).

Atto di sottomissione della Banca Tiberina per protrarre fino al 31 dicembre 1885 il contratto d'appalto per la manutenzione del porto d'Anzio.

Progetto di lavori di riparazione al tronco Mare d'Acqua-Ponte sul Sinni della strada nazionale Sapri-Ionio (Potenza).

Progetto d'appalto per la definitiva inalveazione dell'allacciante di sinistra in Val di Chiana.

Atto di sottomissione dell'impresa di manutenzione della strada Gran San Bernardo, per provviste straordinarie di pietrisco lungo il 1° tronco della strada medesima.

Progetto per lavori di consolidamento lungo il tronco in costruzione Tevere-Sipicciano della ferrovia Viterbo-Attigliano.

Proposta di maggiore spesa per provvista di ghiaia occorrente alla posa dell'armamento della ferrovia Carmagnola-Bra.

Domanda del comune di Arezzo perchè sia dichiarata di pubblica utilità la sistemazione del piazzale di porta Colcitrone in quell'abitato.

Domanda del Consorzio di Gambolò perchè sia dichiarata di pubblica utilità la rettificazione del torrente Terdoppio.

Progetto di maggiori lavori di sistemazione nella Stazione di Carmagnola.

Progetto per l'impianto d'un rifornitore nella Stazione di Rocca Palumba sulla linea Porto Empedocle-Palermo.

Notizie Ferroviarie italiane

Ferrovie sicule. — Addì 3 febbraio, al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Girgenti, avrà luogo l'appalto (fatali) delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia dall'estremo sud dell'attuale Stazione di Licata alla piazza del Castello con due diramazioni al porto, il tutto del complessivo sviluppo di metri 1,433.74, esluse le espropriazioni stabili e la provvista del ferro d'armamento. Il deposito provvisorio è di L. 10,000; il definitivo di L. 21,000.

Ferrovia Benevento-Avellino. — Il 6 febbraio avrà luogo, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Avellino, l'appalto (*fatali*) per la costruzione del tronco ferroviario Benevento-Avellino, compreso fra le stazioni di Altavilla e Benevento, lungo m. 13.984.53. L'importo è ridotto a L. 2,800,713 30. Deposito il decimo.

Ferrovia Ravenna-Rimini. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Ravenna avrà luogo, il 6 febbraio, l'appalto (*fatali*) per la costruzione del tronco ferroviario Alfonsine-Ravenna, della ferrovia Ravenna-Rimini, lungo m. 17,674.64. L'importo trovasi ridotto a lire 827,120. Deposito il decimo.

Ferrovia Macerata-Albacina. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Macerata avrà luogo, il 3 febbraio, l'appalto (*fatali*) per la costruzione del tronco ferroviario Macerata-Albacina. L'importo è ridotto a L. 2,624,000 Il deposito è il decimo.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Novara avrà luogo il 3 febbraio l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco 3° della ferrrovia Gozzano-Domodossola, compreso fra Casale Corte Cerro e Ornavasso, e più precisamente fra le progressive 20,700 e 28,640, della lunghezza di m. 7,940, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali metallici di armamento e del meccanismi fissi, il telegrafo e la pose in opera dei termini di confine. L'importo è di L. 2,104,000. Il deposito provvisorio è fissato in L. 78,000; il definitivo in L. 156,000; i fatali a giorni 15.

— Lo stesso giorno e nelle medesime località avrà pur luogo l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, compreso fra Ornavasso e Piedimulera, e più precisamente fra le progressive 28,640 e 43,000 della lunghezza di m. 14,360, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali metallici d'armamento e meccanismi fissi, il telegrafo e la posizione in opera dei termini di confine. L'importo è di L. 3,380,000. Il deposito provvisorio è di L. 110,000; il definitivo di L. 220,000: i fatali a giorni 15.

Ferrovia Schio-Piovene-Arsiero. — Il 13 corrente l'intera linea fu felicemente percorsa per la prima volta dalla locomotiva, a cui erano attaccati tre carri carichi di carbone. Essendo ultimati in questi giorni i lavori di complemento, il concessionario ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione, effettuata la quale si potrà aprire la linea al pubblico servizio.

Tramvie astigiane. — Secondo l'annunzio datone nel precedente numero del *Monitore*, il giorno 16 corrente ebbe luogo in Torino la riunione indetta dai due presidenti delle Delegazioni dei creditori della Banca di Savigliano e della Banca di Carmagnola, e fu approvata l'apertura della sottoscrizione col modulo seguente, proposto dall'avvocato Ferrero Gola:

« I sottoscritti si obbligano di convertire l'ammontare dei rispettivi loro crediti verso le fallite Banche di Carmagnola e di Savigliano in tante Azioni della costituenda Società per l'acquisto delle linee tramviarie Asti-San Damiano-Canale e Asti-Montechiaro-Cortanze, e di assumere inoltre (per coloro che lo desiderino) altre Azioni, per l'ammontare da ognuno di essi qui sotto indicato ».

I presenti firmarono immediatamente, sia come creditori, sia come azionisti promotori volontari.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Tinnese*:

A Lucerna si parla assai in questi giorni del ramo della ferrovia del Gottardo che deve unire Lucerna a Brunnen, la cui costruzione presenta speciali difficoltà, e per il quale si presentarono due progetti. Il primo, di cui abbiamo già fatto menzione a suo tempo, consisterebbe nel gettare un ponte sul lago dei Quattro Cantoni davanti la città di Lucerna, dove le due sponde si avvicinano sensibilmente l'una all'altra; il secondo utilizzerebbe un tratto della linea ferrata attuale, girando poi attorno alla città al mezzo di una serie di tunnels e di un ponte sulla Reuss.

Al primo progetto la popolazione di Lucerna si mostrerebbe contraria, temendo che il ponte da gettarsi sul lago in faccia alla città, nuoca alla sua bellezza naturale, e quindi si prepara ad opporvisi con tutte le forze. Il traforo poi dei tunnels previsti nel secondo progetto presenta serie difficoltà tecniche.

In questi ultimi giorni si è pure presentato un altro progetto tendente ad introdurre delle chiatte a vapore per il trasporto dei treni intieri per il passaggio del tratto di lago da Lucerna a Brunnen.

— Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) nel passato mese di dicembre fu il seguente:

Passeggieri trasportati 62,000 (dicembre 1883: 57,453), introito fr. 195,000 (fr. 221,795.36); merce trasportata tonn. 47,000 (tonn. 38.821); introito fr. 560,000 (fr. 510,705.37). Introito complessivo fr. 755,000 (fr. 732,200.73), ossia fr. 2,838.34 (fr. 2,752.63) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di dicembre di (fr. 414.000 (dicembre 1883: fr. 432,870.79), ossia fr. 1,556,40 (fr. 1,627.34) in media per chilometro, il maggior introito in paragone delle spese fu in detto mese di fr. 341,000 (fr. 299,329.94).

Ferrovia dello Spluga — Anche nella Svizzera incomincia a manifestarsi dell'agitazione intorno al progetto di una ferrovia Coira-Tosanna-Chiavenna. Il Consiglio di Stato dei Grigioni ha istituita una Commissione di ingegneri per studiare la quistione e fargli rapporto in proposito.

Ferrovie turche — Da Vienna telegrafano all'Agenzia Stefani in data, 16 corrente:

« La *Politische Correspondenz* ha da Costantinopoli:

Sembra che la Porta abbia seria intenzione di stabilire un accordo definitivo per la questione dell'allacciamento delle ferrovie orientali.

È recisamente smentita la notizia data da un giornale francese che l'ambasciatore austriaco abbia minacciato la Porta di prendere un pegno nel caso di un nuovo ritardo nell'adempimento dei suoi obblighi ».

Nuove ferrovie austriache. — Il resoconto ufficiale delle costruzioni ferroviarie in Austria al principio del dicembre 1884 dimostra come, in causa del compimento di nuove costruzioni, la cifra delle linee in lavoro sia discesa, per le ferrovie dello Stato da chilometri 376.800 a 267.100, mentre, per le ferrovie private, è salita da chilometri 170 a 190,100.

Perciò la lunghezza complessiva delle linee in costruzione nel mese di dicembre ammonta a chilometri 451,800.

Il numero dei lavoratori occupati nella costruzione delle ferrovie dello Stato, e delle private, si elevò in confronto dell'ottobre da 19,912 a 21,460, ossia aumentò di 1548 lavoratori.

Notizie Diverse

L'industria del ferro in Italia — Nella sera del 16 corr. si tenne in Genova presso la Camera di Commercio una adunanza di molti industriali e commercianti della città ed altre provincie, e vi intervennero moltissime notabilità industriali di altre città.

La discussione si fece speditamente e la presiedeva l'ex

deputato Glisenti. Dopo una breve discussione delle nuove tariffe ferroviarie, vennero prese le seguenti decisioni:

1. Nominata una Commissione composta di Glisenti, Pareto e Cravero per presentare una memoria ad ottenere che vengano applicate per i prodotti delle industrie del ferro e delle costruzioni metalliche delle tariffe locali, come già fu stabilito unicamente pei tubi in ghisa, e quanto al prezzo in base alla tariffa N. 4;

2. Nominata una Commissione composta di Cenni, Migliavacca e Cravero, onde ottenere che la importazione temporanea dei ferri per costruzione di ponti ed altri lavori destinati per l'estero, sia convertita in un premio d'esportazione;

3. Venne discussa l'opportunità di formare per i fabbricanti di ferro e costruttori metallurgici una Camera sindacale, e a tale scopo venne nominata una Commissione composta dei signori Miani, Cravero, Morgenet, Pareto e Glisenti, i quali dovranno scegliere un operaio che deve occuparsi di compilare il relativo Statuto.

Ferro e carbone. — Ecco un prospetto dell'importazione del ferro e carbone inglese in Italia.

Tonn.	1884	1883	1882	1881
Ferro . . .	111,229	94,695	107,631	62,406
Carbone . .	2,345,000	2,227,000	1,821,000	1,728,000

È notevolissimo il movimento ascendente progressivo, costante dell'importazione del carbone — più se si considera la maggior importazione che si è verificata col Gottardo di carbone tedesco.

Anche nel ferro il 1884 presenta un aumento di 17 mila tonnellate sul 1883.

Dall'assieme di questi due elementi bisogna dedurre che le nostre industrie meccaniche progrediscono discretamente.

Un'officina Armstrong in Italia — A quanto pare, sarebbe stato firmato un compromesso tra la casa Armstrong e il ministro della marina.

La casa Armstrong si obbliga di fondare nella provincia di Napoli, in una località non ancora determinata, un cantiere per la fonderia dei cannoni e per costruzioni navali.

Il Governo assicura allo stabilimento una quantità di lavoro, per un ammontare da venticinque a trenta milioni annui.

Canale Elba-Frave. — Si è tenuto ultimamente a Ratzeburg in Germania, una numerosa riunione allo scopo di promuovere la costruzione del Canale, che congiunge il fiume Elba colla Frave, canale già progettato da lungo tempo.

Fu scelta una Commissione, la quale, dopo aver ottenuto l'appoggio del conte Herbert Bismark, deputato del circolo di Lauenburgo, si recherà a Berlino per fare i passi relativi presso il Ministero dell'interno e presso persone influenti.

Si opina che la maggior parte delle spese, che ammonteranno a 10 milioni di marchi, saranno sostenute dalla città di Lubecca per il cui commercio, come riferisce la *Weser Zeitung*, questo canale è una questione vitale.

Il Senato della città di Lubecca ha già, sin da sei mesi fa, spedito al Ministero dell'interno a Berlino i progetti particolareggiati di questo canale, nel fine che vengano esaminati ed ottengano la necessaria approvazione.

Il movimento marittimo del porto di Lubecca nell'anno 1884 è aumentato di parecchie centinaia di navi, tuttavia quest'antica città anseatica, così celebre nel medioevo, dovrà fare grandi sforzi se vuole raggiungere la sua grandezza di un tempo.

La costruzione del canale Elba-Frave favorirà grandemente queste sue mire.

Applicazioni delle elettricità. — Nell'ultima seduta dell'Accademia delle scienze di Parigi, il sig. Bertrand segnalò una applicazione importante delle elettricità.

Essa potrebbe essere impiegata ad impedire la formazione delle incrostazioni sulle pareti delle caldaie a vapore.

L'autore della scoperta è il sig. Jeaundle, antico preparatore al Conservatorio delle arti e mestieri, presidente della Società delle scienze e delle arti di Calais.

Se si mettono le pareti interne di una caldaia in comunicazione coi fili di una pila elettrica, si da produrre una corrente che le percorra, questa decomporrà i sali accumulati e li farà cadere nel fondo della caldaia, d'onde potranno essere estratti sia con un sifone speciale, sia con la completa pulitura.

Risulta da una serie di esperienze, eseguite dal signor Jeaundle che, per rendere perfette queste differenti azioni della elettricità, bisogna aver cura di spalmare le pareti interne delle caldaie, vuoi con piombaggine, vuoi con ferro polverizzato, o vuoi finalmente, con altro corpo conduttore della elettricità, e l'operazione deve essere rinnovata, ogni qualvolta si eseguisce la pulitura delle caldaie.

Telefono tra Rouen e l'Havre. — Il sig. Cochery, ministro delle poste e telegrafi, si recò il 2 corr. a Rouen, con varii distinti personaggi, allo scopo di assistere ai primi esperimenti telefonici tra Rouen e l'Havre. Il sistema esperimentato è stato quello di uno scienziato belga, il sig. F. Van Yyuelberghe, meteorologo dell'Osservatorio di Bruxelles.

Finora la funzione simultaneamente telegrafica e telefonica di un filo era impossibile; per il telefono occorrono correnti elettriche bruscamente interrotte e bruscamente riprese; per il telegrafo occorrono correnti graduali, pure interrotte, ma in modo tale che la loro apparizione succeda aumentando e la loro disparizione diminuendo. Grazie a una ingegnosa combinazione del signor Van Ysselberghe, lo stesso filo che corre lungo le linee ferroviarie può servire, nello stesso tempo, a mandare un dispaccio da Parigi a Marsiglia e a trasmettere direttamente la voce di una persona di Parigi all'orecchio di un'altra persona di Marsiglia.

Basta perciò che i telegrafi sieno muniti di un apparecchio per impedire alla corrente di essere brusca, cioè di condensatori e di elettro-magneti che, come altrettanti serbatoi, assorbono una certa quantità di elettricità.

L'apparecchio del signor Van Ysselberghe è costruito in modo da permettere alla voce di giungere agli orecchi col suo tuono abituale.

Negli asperimenti fatti, la voce arrivava così distintamente come il telefono ordinario.

Il successo è dunque stato completo; e il Ministro lasciando Rouen, annunziò che fra quindici giorni il pubblico sarà ammesso definitivamente a comunicare coll'Havre.

Navigazione aerea. — Scrive l'*Euganeo*:

Si annunzia la scoperta fatta da un giovine ingegnere, il signor Luigi Capazza, secondo la quale la direzione degli aerostati avrebbe fatto un gran passo. Il Capazza parte da un principio, se non del tutto opposto, almeno assai diverso da quello seguito finora in fatto di navigazione aerea.

Il nuovo aerostato, costruito in metallo, non ha motore, non lascia sprigionare gaz e non ha zavorra. È di forma geometrica della più perfetta simmetria. La resistenza dell'aria gli giova più che non gli sia dannosa. La navicella fa corpo col pallone. Per ora non possiamo dare più ampi dettagli: sappiamo soltanto che il signor Capazza farà la sua prima ascensione in Campo di Marte, a Parigi, il 5 giugno 1885, giorno anniversario della prima prova dei fratelli Montgolfier.

Una ferrovia sul ghiaccio — La traversata del fiume di San Lorenzo nel Canadà colla ferrovia si fa per mezzo del ponte di Victoria presso Montreal, che fu costruito vent'anni sono e costò 35 milioni di lire; ha 24 forti piloni ed è della lunghezza di metri 2000. La ferrovia del Grand Tronc, proprietaria del ponte riscuote dalle altre ferrovie che sboccano a Montreal L. 50 per ogni vagone e cent. 40 per ogni viaggiatore che esse spediscono sopra il detto ponte.

Per risparmiare questa forte tassa, la ferrovia del Sud costruisce da tre anni, ogni volta che incomincia l'inverno, un tronco di ferrovia di 3 chilometri di lunghezza sul ghiaccio del fiume. Appena il ghiaccio ha raggiunto la grossezza di cm. 40, s'incomincia ad appianarlo da una riva all'altra per la lunghezza di 8 metri. Terminato questo primo lavoro, si pongono sul ghiaccio travicelli della lun-

ghezza di metri 5 a 8 e della grossezza di cm. 25 a 30, distanti 2,25 metri l'uno dall'altro, e che s'inzeppano nel ghiaccio assicurandoli vieppiù col versare dell'acqua sulle zeppe, la quale poi congela. Su questi travicelli si pongono più tardi le traverse e le rotaie; lo spazio vuoto di circa cm. 75 che corre fra il ghiaccio del fiume e le rotaie si riempie di ghiaccio sminuzzato, sopra il quale si versa dell'acqua che gelando forma una solida massa omogenea di grandissima resistenza.

La ferrovia rimane utile in media 3 mesi ogni anno, e si disfa al principio della primavera.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari, nella settimana scorsa, non diedero luogo che a pochi affari, e anche questi di lieve importanza. Il mercato non obbliò le Azioni della Società delle meridionali, le quali sono pur sempre il cavallo di battaglia della speculazione, e i corsi ne furono sostenuti abbastanza al prezzo di 657 a 659; le Obbligazioni relative vennero negoziate a 307.50, i Boni a 551. Per gli altri valori congeneri non si ebbe mercato degno di nota.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (5 febbraio - esp. 1. f.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'S.o tronco della strada provinciale di serie, dalla nazionale Val d'Agri alla provinciale Potenza-Spinazzola, compreso fra il passaggio a livello presso la Stazione di Grassano e la sponda destra del vallone Acquafredda, comprendente il ponte sul fiume Basento coi suoi tronchi d'accesso, alla macchia del Cerro, della lunghezza di metri 1,311.28. Importo ridotto a L. 449,975.96; dep. provv. L. 14,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Torino (5 febbraio - esp. def.) — Novennale manutenzione del tronco di strada nazionale n. 26 da Pinerolo a Cesana, lungo m. 32,721. Importo ridotto a L. 12,143.18 annue; dep. provv. L. 1,400; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (6 febbraio). — Costruzione d'una banca d'argine maestro a sinistra di Po, lunghezza m. 1,973.85. Importo L. 40,396; dep. provv. L. 2,000; def. il decimo; fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (6 febbraio). — Costruzione d'un ponte di sbarco ed ampliamento delle attuali calate del porto di Terranova-Pausania. Importo L. 266,400; dep. provv. L. 15,000; def. L. 30,000; fat. giorni 25.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caltanissetta (6 febbraio; fat.) — Costruzione d'un ponte in muratura a 3 arcate di m. 16.50 ciascuna sul torrente Imera meridionale al Passo Besaro, lungo il tronco di strada provinciale compreso fra Caltanissetta e Pietraperzia. Importo ridotto a L. 192,553.94; dep. il decimo.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di due ponticelli di 5.m. e 2.m. ed il rafforzamento del ponte Misofatto per la ferrovia Taranto-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

48ª SETTIMANA. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1884

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	864,576.63	502.08
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	558,587.12	324.38
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 305,989.51	+ 177.70
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	25,503,740.59	14 810.53
Introiti corrisp. nel 1883	1,611.93	23,910,698.61	14,833.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+110.07	+1,593,041.98	— 23.05
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1884.	1,473.—	322,571.48	218.99
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	287,010.50	208 43
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+ 96.—	+ 35,560.98	+ 10.56
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,412.56	11,221,271.80	7,943.93
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,358.02	11,433,563.94	8,419.29
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 54.54	— 212,292.14	— 475.36

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1884

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	12,691.82	355.01	13,046.83
Torino-Lanzo	31,260.09	6,750.40	38,010.49
Settimo-Rivarolo . .	13,048.03	6,510.54	19,558.57
Santhià-Biella	27,929.27	19,733.67	47,662.94
Fossano-Mondovì . .	3,675.45	»	3,675.45
Sassi-Superga	36,204.80	»	36,204.80
	124,809.46	33,349.62	158,159.08

Strade Ferrate Romane

40ª SETTIMANA — *Dal 1 al 7 ottobre* 1884

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil.
Prodotti della settimana. .	1,686,041	569,015.27	17,664.86
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	713,515.78	22,092.92
Differenza (in più . . .	2,041	—	—
Differenza (in meno . . .	—	144,500.51	4,448.06
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 7 ottobre 1884 .	1,686.041	26,462,794.72	20,442.88
Periodo corr. 1883	1,684	26,468,574.34	20,489.11
Aumento	2,041	—	—
Diminuzione	—	5,779.62	46.23

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

	VICENZA TREVISO	VICENZA THIENE SCHIO	PADOVA BASSANO
1884 — Mese di giugno....	43,518.76	28,904.89	24,791.8
Mesi precedenti dell'anno..	208,292.24	124,926.51	118,025.5
TOTALE....	251,811.00	253,831.40	142,817.4
1883 — Mese di giugno....	49,089.19	24,598.93	25,909.00
Mesi precedenti dell'anno..	242,834.74	104,723.58	119,391.03
TOTALE....	291,923.93	129,322.51	145,290.03

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	27,900	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,600	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	58,500	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	50,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	242,500	»
OTTONE da rifondere	»	15,200	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	9,900	»
ZINCO da rifondere	»	7,000	»
N. 23 Assi sciolti a gomito fuori uso	»	3,000	»
GHISA da rifondere	»	72,000	»
GOMMA elastica fuori servizio . .	»	1,200	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **10 Febbraio 1835.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Gennaio 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XVIII — Mercoledì 28 Gennaio 1885. — Num. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1883

(Continuazione — Vedi n. 3).

Riguardo agli orari, le principali modificazioni attuate nell'anno 1883 ebbero a scopo il miglioramento delle comunicazioni fra i principali centri del Regno, coordinando in pari tempo i convogli più importanti con quelli delle ferrovie estere in modo da migliorare eziandio le comunicazioni internazionali.

Fra i provvedimenti intesi a tale scopo, vuolsi indicare specialmente la istituzione di un nuovo viaggio diretto fra Napoli, Roma e Torino con prosecuzione su Parigi e Londra, del quale fu già fatto cenno nella relazione precedente, e che fu istituito a partire dal 1° giugno 1883.

Da quell'epoca fu stabilita una coppia di convogli diretti notturni sulla linea maremmana, con partenza da Roma alle 9 pomeridiane in coincidenza immediata con un treno diretto proveniente da Napoli: e così in senso inverso un treno diretto, in arrivo a Roma da Pisa alle 7 antimeridiane, fu posto in immediata corrispondenza con altro treno celere per Napoli.

La prosecuzione dei suddetti convogli da Pisa a Genova, Torino e Milano, e viceversa, si ottenne utilizzando i treni già esistenti con opportune modificazioni negli orari di alcuni di essi in modo da non aumentarne sensibilmente il percorso.

Le ferrovie francesi stabilirono nuovi treni celeri con prosecuzione fino a Parigi in immediata corrispondenza coi nostri alla stazione di Modane.

I vantaggi di questo nuovo servizio furono poi estesi anche a Milano, modificando opportunamente una coppia di treni diretti fra Milano e Torino: ed alla linea Genova-Ventimiglia, ponendo il nuovo treno internazionale Parigi-Torino-Genova in coincidenza a Sampierdarena con un convoglio accelerato per Nizza e Marsiglia.

Altre innovazioni furono introdotte nell'orario dei treni delle ferrovie dell'Alta Italia nell'interesse esclusivo del servizio locale interno.

Così furono portate da 3 a 4 le coppie di treni nel tronco di ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice; fu parimente stabilita una quarta coppia di convogli fra Pavia e Mortara, e si attivarono due treni locali (sistema Belpaire) con 8 nuove fermate tra Verona e Rovigo.

Sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore furono prolungati fino a Nizza-Monferrato due treni omnibus che prima limitavano la loro corsa fra Cavallermaggiore ed Alba e viceversa, e vennero estesi fino ad Alba due treni della linea Asti-Castagnole.

Due nuovi convogli omnibus furono introdotti sulla linea Alessandria-Savona fra Acqui e San Giuseppe in corrispondenza di altri da e per Savona.

Furono istituiti due treni accelerati fra Milano ed Arona, e due diretti fra Milano e Varese.

Vennero stabilite nuove corrispondenze a Mortara fra i treni che affluiscono a quella Stazione nelle prime ore del mattino; e fra Mortara e Milano fu attivato un altro convoglio omnibus. Furono migliorate le comunicazioni fra Milano e Mantova per la via di Treviglio e Cremona, non che quelle fra Cremona e Pavia coll'introduzione di due nuovi treni locali.

— Sulle ferrovie Romane, oltre all'attuazione del servizio notturno sulla linea Maremmana, è da menzionare la modificazione dei due treni diretti fra Roma e Napoli,

in corrispondenza a quelli delle ferrovie Meridionali che proseguono fino a Reggio di Calabria e Palermo. Così il treno diretto che partiva da Roma alle 6 antimeridiane fu ritardato fino alle 7.40, accelerando la sua corsa in modo da ridurre a sole 6 ore la durata del percorso fra Roma e Napoli. Analogo provvedimento fu adottato per il treno di ritorno, il cui arrivo a Roma fu stabilito alle 8.30 pomeridiane, mentre prima aveva luogo alle 10.30.

In conseguenza fu modificato anche l'orario dei treni sulla linea di Avellino per mantenere le corrispondenze alla stazione di Cancello, ed in pari tempo furono alquanto migliorate le relazioni fra i treni stessi e quelli della lineaCodola-Nocera.

Nella provincia di Roma che si stende sulla linea verso Napoli fu migliorato il servizio locale anticipando la partenza da Roma del primo treno omnibus del mattino.

— A partire dal 1° marzo fu abbreviato di un'ora il percorso dei convogli diretti fra Napoli e Reggio Calabria e viceversa, ed in pari tempo fu introdotta nei medesimi una vettura a letti del sistema Pullmann. Verso la fine dell'anno, nell'interesse del servizio locale fra Metaponto, Cotrone e Taranto, fu stabilita, ad eccezione dei giorni di martedì e venerdì, l'ammissione dei viaggiatori in due treni merci ordinari che percorrono quel tratto di ferrovia.

Per agevolare poi le comunicazioni fra le stazioni comprese nel tronco di ferrovia da Barletta ad Otranto, fu istituito un nuovo treno mattutino da Fasano a Lecce, e fu prolungato fino a Maglie il primo convoglio da Bari che in passato si arrestava alla stazione di Lecce. Tali aggiunte diedero luogo a qualche modificazione negli altri treni omnibus fra Barletta ed Otranto, le quali però ebbere per effetto un miglioramento nel servizio dei treni stessi.

Sulle linee di Sicilia, esercitate dalla Società delle ferrovie Meridionali non furono introdotte che modificazioni d'orario di lieve importanza nell'interesse del servizio locale, fra cui l' introduzione di una terza coppia settimanale di treni sulla linea Catania-Siracusa che in seguito venne estesa a tre giorni per settimana.

— I ritardi dei treni viaggiatori verificatisi nell' anno 1883 a confronto dell' anno precedente sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabro-Sicule e Sarde sommarono a 17,248, così ripartiti :

Alta Italia	13,037
Romane	2,115
Meridionali	1,158
Calabro-Sicule	890
Sarde	48

L'aumento del numero dei ritardi nel 1883 a confronto dell'anno precedente ha dovuto seriamente preoccupare il Ministero e le Amministrazioni ferroviarie. Però uno studio accurato delle cause dei ritardi stessi ha potuto suggerire opportuni provvedimenti, a seguito dei quali un sensibile miglioramento si è ottenuto in quest'anno nella regolarità delle corse dei treni, specialmente sulle ferrovie dell'Alta Italia e Romane.

— Le liti sostenute dalle Amministrazioni ferroviarie dell' Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, nonchè gli indennizzi per reclami contro l' esercizio durante l'anno 1883 risultano da appositi prospetti, in base ai quali risulta che le ferrovie dell'Alta Italia ebbero nel 1883 a sostenere 894 liti, ivi comprese le vinte, le transatte e quelle già pendenti dall' anno antecedente. Il totale degli indennizzi relativi ammontò in detto anno a L. 226,490.75.

Le ferrovie Romane ebbero 68 liti, fra vinte o transatte ecc., e dovettero pagare per indennizzi L. 32,644.06.

Le Meridionali sostennero 34 liti, per cui ebbero a pagare L. 40,755.63 d'indennizzi.

Le liti delle Calabro-Sicule furono 9, e gl' indennizzi da esse pagati ammontarono a L. 5,261.57.

— In quanto alle tariffe ed ai servizi cumulativi, nell'anno 1883, come nei precedenti, vennero introdotti vari cambiamenti nelle tariffe dei prezzi e relative condizioni, sia per il servizio interno di ciascuna rete, sia per i servizi cumulativi interni ed internazionali.

I mutamenti che più meritano d'essere segnalati sono i seguenti :

Con nota del 10 febbraio 1883 si sono autorizzate le tre principali Amministrazioni ferroviarie del regno a portare dal 30 al 50 per cento la riduzione concessa agli allievi ed al personale degli istituti d'istruzione e di educazione governativi o riconosciuti dallo Stato, quando viaggiano in corpo per gite di piacere o d'istruzione.

Si è però ammesso che in conseguenza della diminuzione il numero minimo di persone, fissato per aver diritto alla riduzione sopracitata, sia elevato da 12 a 20.

Con nota ministeriale del 24 febbraio 1883, si è sanzionata la convenzione passata fra la Società per le ferrovie Meridionali esercente la rete Sicula e quella della ferrovia Sicula-Occidentale, che provvede per il servizio cumulativo fra le rispettive linee e per quello comune dei passeggieri, dei bagagli e delle merci a piccola e grande velocità nella stazione centrale di Palermo.

In data 5 marzo 1883 si è approvata una modificazione al regolamento tariffe delle ferrovie Meridionali, in senso da provvedere alla tassazione dei carri da 14 e 15 tonnellate, messi in circolazione dalle ferrovie dell'Alta Italia.

Pei suddetti carri si pagheranno le medesime tasse stabilite pei carri da 12 tonnellate, aumentate di 2|12 e 3|12, rispettivamente per veicolo da 14 e 15 mila chilogrammi.

Con decreto dell'11 marzo 1883 si è sanzionata la nuova convenzione stipulata fra i Ministeri della guerra e della marina e le Amministrazioni delle ferrovie Romane, dell' Alta Italia, Meridionali e Calabro-Sicule, pei trasporti militari, in data 28 settembre 1882, la quale venne attuata a partire dal 1° luglio 1883.

Questa nuova stipulazione ha per iscopo non solo di appianare le varie divergenze sorte dall'applicazione della tariffa speciale *B*, allegata alla convenzione del 30 giugno 1864, che prima regolava i trasporti militari ; ma anche :

1. Di rendere differenziali le tasse dei trasporti a piccola velocità, con basi di prezzo che da 6 centesimi scendono fino a centesimi 4 per tonnellata e chilometro secondo la distanza percorsa, mentre per lo passato i prezzi stessi erano di 6 centesimi invariabili ;

2. Di stabilire con maggior precisione le persone che hanno diritto a viaggiare con la riduzione del 75 0[0 ;

3. Di estendere la sopratassa del 13 per cento ai militari che viaggeranno coi treni diretti, dove tale sopratassa sia vigente;

4. Di determinare le tasse minime da applicarsi nei casi previsti dai regolamenti generali per le tariffe, quando si tratta di percorrenze brevi o di merci voluminose, per le quali l'applicazione della tassa chilometrica darebbe un prodotto insufficiente a coprire la spesa del trasporto.

Per agevolare il trasporto sulla ferrovia del numerario, per conto degli istituti di credito e di emissione, cioè: Banca Nazionale del regno, Banco di Napoli, Banca Nazionale Toscana, Banca Romana, Banco di Sicilia e Banca Toscana di credito per le industrie ed il commercio d'Italia con provvedimento del 21 marzo si sono autorizzate le tre principali Amministrazioni a concedere il ribasso di 1[3 delle rispettive vigenti tariffe.

Con decreto in data 10 aprile 1883 si è data l'approvazione alla riforma delle tariffe speciali per il trasporto delle merci a piccola velocità sulle ferrovie Sicule governative, con decorrenza dal 16 maggio 1883.

Con questa riforma sono state favorite molte merci e specialmente lo zolfo, il cui prezzo di trasporto da 12 fu ridotto a 10 centesimi per tonnellata e chilometro, col beneficio delle tariffe differenziali decrescenti di 1 centesimo per ogni 75 chilometri.

Allo scopo di rendere più sollecita la definizione delle vertenze commerciali attinenti al servizio cumulativo fra le ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, si sono autorizzate in data dell'11 e 15 maggio 1883 alcune modificazioni al relativo regolamento, per quanto riguarda le indennizzazioni ai terzi in caso di mancanze od avarie di merci, o per ritardo nella resa delle medesime.

Giusta l'articolo 62 del precitato regolamento, le tre Amministrazioni ferroviarie predette si erano scambievolmente autorizzate a transigere, senza preventivo accordo fino alla somma di lire 150, per tutti i reclami dipendenti da avarie o perdite di merci. Con le modificazioni di cui si tratta la somma di lire 150 fu portata a lire 300.

Con provvedimento del 5 giugno 1883, si sono autorizzate le tre principali Amministrazioni ferroviarie del regno a modificare i loro regolamenti-tariffe nel senso di prescrivere che il permesso per trasportare fuori d'Italia i feretri può essere rilasciato dal prefetto della provincia ove seguì il decesso, invece che dal Ministero dell'interno, come era prima stabilito; e ciò in conformità delle ultime varianti introdotte nel regolamento approvato con Decreto Reale del 6 settembre 1874, numero 2120, per la esecuzione della legge sulla sanità pubblica.

Per rendere meno gravoso il trasporto dei cani sulle ferrovie Romane, dell'Alta Italia e Meridionali, si è, il 10 giugno 1883, sanzionata una tariffa speciale comune, in base alla quale il prezzo di trasporto è ridotto a lire 0,0226 per capo e chilometro, alla metà cioè del prezzo già vigente sulla rete dell'Alta Italia.

Nello intento di facilitare il trasporto in ferrovia delle merci provenienti dai laghi Maggiore e di Como in data del 24 giugno e 7 agosto 1883, si sono ammesse le Stazioni lacuali della linea Novara-Pino e quella di Lecco, alla tariffa locale n. 1 piccola velocità delle ferrovie dell'Alta Italia. In tal modo gli scali di Lecco, Pino, Maccagno, Luino, Laveno, Porto Valtravaglia, Ispra e Taino Angera, vengono a godere delle facilitazioni che prima erano riservate alle sole Stazioni di Arona ed a quella di Como-Lago. Essi potranno quindi spedire a Milano, Pavia, Piacenza e Cremona, con prezzi più vantaggiosi, le ardesie, la calce, il carbone, il cemento, il gesso ed altri materiali da costruzione.

Con decreto del 14 luglio 1884 si è data l'approvazione ad una nuova tariffa locale a piccola velocità delle ferrovie Meridionali, istituita per favorire il trasporto dei vini comuni in botti o barili, da Pratola, Popoli, Solmona e Torre dei Passeri a Barletta. Essa tariffa ha il prezzo di lire 0.0459 per tonnellata e chilometro, quando in un anno si spediscano almeno 60 carri, e quello di lire 0.0408 per il caso in cui nel medesimo periodo di tempo se ne spediscano almeno 120.

Con decreto del 12 agosto 1883 si è sanzionata una tariffa comune alle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, la quale favorisce, sia a grande che a piccola velocità, con prezzi differenziali variabili secondo la distanza, il trasporto:

a) di alberi d'innesto spediti dall'uno all'altro Comizio agrario;

b) di piantine forestali destinate al rimboschimento;

c) di macchine e strumenti agrari di proprietà dello Stato;

d) del bestiame (esclusi i cavalli) destinato al miglioramento delle razze.

Mirando sempre a giovare all'agricoltura, il 25 agosto si è ammessa una tariffa speciale valevole per le tre principali reti ferroviarie del Regno, mediante la quale le piante vive trasportate a grande velocità vengono a godere dei medesimi vantaggi accordati alle derrate alimentari da ciascuna delle Amministrazioni sopra menzionate; vale a dire che esse non pagheranno più che lire 0,285, 0,2575, 0,2486, 0,2266, 0,1582, 0,1356 per tonnellata e chilometro, secondo la rete e la distanza da percorrersi e la quantità di ogni spedizione; mentre le basi di prezzo antecedenti variavano da lire 0,4532 a lire 0,206 pure per tonnellata e chilometro.

Per agevolare l'invio a grande velocità, in vagoni-scuderia, dei cavalli da corsa e da monta; l'11 settembre 1883 si è approvata una tariffa speciale col prezzo di millesimi 113 per capo e chilometro, applicabile sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule,

Oltre alla tassa sopra accennata v'è ancora quella di lire 0,00565 per capo, chilometro e migliaia di lire, per quei cavalli che fossero dichiarati d'un valore superiore alle 5,000 lire.

Il 19 ottobre 1883 si è sanzionata una tariffa speciale a piccola velocità comune alle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, allo scopo di agevolare il trasporto delle macchine e degli istrumenti agrari spediti a carro completo.

Ai prezzi ed alle condizioni disparate preesistenti al riguardo, furono stabilite basi chilometriche differenziali e norme di trasporto pressochè identiche per tutte e tre

le reti suaccennate, in modo da renderne più conveniente e più facile l'applicazione da parte degli speditori.

Col 1° novembre 1883 è andata in vigore la tariffa speciale approvata, per il trasporto a prezzo ridotto degli impiegati governativi addetti alle Amministrazioni provinciali del Regno, sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabresi, Sicule e Sarde.

Con questa tariffa gli impiegati suddetti, che per lo passato dovevano pagare la tariffa ordinaria dei viaggiatori, vengono a fruire dei seguenti vantaggi:

Per una percorrenza che non superi 100 chilometri, 30 per cento di riduzione sui prezzi ordinari;

Per la successiva percorrenza da 101 a 200 chilometri, 35 per cento, id., id.;

Per la successiva percorrenza da 201 a 300 chilometri, 40 per cento, id., id.;

Per la successiva percorrenza da 301 a 400 chilometri, 45 per cento, id., id.;

Per la successiva percorrenza da 401 chilometri ed oltre, 50 per cento, id., id.

I prezzi, sui quali viene computata la riduzione suespressa, comuni a tutte le Amministrazioni prementovate, sono quelli qui sotto segnati:

1ª classe . .	L. 0,0105	per viaggiatore	e chilometro
2ª » . .	» 0,0735	id.	id.
3ª » . .	» 0,0475	id.	id.

Giusta le disposizioni adottate dal Governo allo scopo di promuovere la coltivazione delle barbabietole e la fabbricazione dello zuccaro in Italia, il 22 novembre 1883 si è approvato che le « barbabietole » venissero tassativamente aggiunte alle derrate alimentari che fruiscono della tariffa speciale numero 50 a piccola velocità accelerata, comune alle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro Sicule.

Le barbabietole furono inoltre comprese fra le merci per le quali anche nel caso in cui si oltrepassino i pesi minimi di 4, 5 o 6 tonnellate per carro rispettivamente di 8, 10 e 12 mila chilogrammi non si deve pagare il supplemento di tassa prescritto per altre merci della medesima tariffa.

Per facilitare il trasporto, a carro completo, delle patate dalle provincie meridionali all' Alta Italia, si è alle medesime esteso la tariffa speciale locale n. 25, piccola velocità, delle ferrovie Meridionali ascrivendole fra le merci del 4° gruppo della tariffa stessa.

Con questa misura, adottata il 9 dicembre 1883, si è apportato un vantaggio per questi trasporti di centesimi 4 per carro e chilometro, essendo l'attuale prezzo di centesimi 26, mentre prima era di 30 Con ciò si è pure mirato ad agevolare la fabbricazione in paese della fecola di patate, la quale ci arriva in massima parte dall'estero.

Un esteso prospetto dimostra la quantità delle derrate alimentari trasportate nell'anno 1883, in base alla tariffa speciale n. 50, a piccola velocità accelerata, comune alle tre grandi reti ferroviarie italiane, istituita il 24 giugno 1881. Ma perchè si possa avere un'idea dell'efficacia della stessa tariffa, si crede opportuno il far noto che nel 1882 si ebbe in complesso un trasporto di quintali 347,965, pei quali s'impiegarono 4086 carri, con un prodotto totale di lire 490,209; mentre nel successivo anno 1883 i quintali furono 564,253, i carri 6646 ed il prodotto di lire 753,580; quanto dire che si ebbe un aumento di quintali 216,288, di carri 2560 e di lire 263,371 di prodotto.

Il prodotto medio poi, per carro e chilometro, che nel 1882 fu di lire 0,589, nel 1883 è di lire 0,598; e quello per tonnellata e chilometro che l'anno precedente risultava di lire 0,069 è pel 1883 di lire 0,071.

(Continua).

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Come abbiamo riferito nell'ultimo numero del *Monitore*, la Camera aveva approvato, fino a tutto il 20 corrente, l'art. 9 del progetto ferroviario sottoposto al suo esame.

Nella seduta del 21 continuò la discussione e si approvò l'art. 10.

Quest'articolo è così concepito:

« Lo Stato vende alla Società quella parte che verrà assegnata alla rete Mediterranea del materiale rotabile, del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti tanto esistenti, quanto in corso di costruzione o di fornitura allo incominciamento del contratto.

« Gli approvvigionamenti dovranno corrispondere in valore a non meno di ventun milioni (21,000,000) di lire.

« La stima e la consegna verranno fatte secondo le disposizioni dell'annesso Capitolato.

« Fra gli approvvigionamenti che lo Stato vende alla Società non sono compresi i materiali metallici per l'armamento, i quali saranno invece devoluti ai fondi di riserva od alla Cassa per gli aumenti patrimoniali ».

A proposito di questo articolo venne mossa dall'on. *Tartufari* un'osservazione relativa al prezzo del materiale, a cui il ministro *Genala* rispose che la vendita del materiale mobile è stata consigliata al Governo da ragioni tecniche e da ragioni finanziarie.

Il Governo ha già esposto le considerazioni che fecero parere preferibile all'emissione di rendita, la vendita del materiale mobile. Dimostrò che questa vendita è stata compiuta con tutte le formalità legali, e che non si poteva fare a meno, nell'interesse dello Stato, di determinare fino da ora le basi per la ricompera del materiale venduto.

Spiegò dettagliatamente le varie parti del contratto di vendita, e dimostrò che l'interesse del 5 79 per cento sui 135 milioni che sono il prezzo del materiale mobile, è una cosa assolutamente diversa dalla percentuale del 62.50 che è il compenso alle Società delle spese d'esercizio delle linee.

Conchiuse sperando che l'on. Tartuferi, meglio esaminando il contratto, si persuaderà delle ragioni addottegli.

Venne quindi in discussione l'art. 11, così concepito:

« Per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio e degli approvvigionamenti di cui all'articolo precedente, la Società pagherà una somma complessiva non minore di centotrentacinque milioni (135,000,000) di lire.

« Ove la stima ne portasse il prezzo complessivo a minor somma, la differenza rimarrà nelle Casse dello Stato a titolo di cauzione senza pagare alla Società compenso maggiore di quello risultante dall'art. 23.

« Ove invece la stima portasse una somma maggiore di quella totale anzidetta di centotrentacinque milioni, la Società dovrà pagare la differenza in più a saldo del prezzo risultante dalla stima. La Società, per altro, non riceverà compenso maggiore di quello stabilito dall' art. 23 se non in proporzione della sola parte di differenza in più derivante dal valore del materiale rotabile e di esercizio. Tale proporzione sarà commisurata *in rapporto al compenso annuo di lire sette milioni ottocentoventimila* (7,820,000) di cui all' art. 23 per un totale di lire centotrentacique milioni (135,000,000) ».

Su questo articolo, l' on. *Sanguinetti* proponeva la riserva per la parte riguardante il compenso annuo, di cui il contratto si occupa in ispecial modo all' art. 23 che verrà discusso in seguito.

Accettata la proposta Sanguinetti dopo brevi osservazioni di *Maurogònato* e *Branca*, l' articolo veniva approvato con la sopradetta riserva.

L' art. 12 è del tenore seguente:

« Il prezzo d' acquisto del materiale rotabile, del materiale d' esercizio e degli approvvigionamenti, di cui all'articolo 10, sarà versato dalla Società nelle tesorerie che verranno designate dal Ministero delle finanze, in rate da concertarsi, la cui scadenza media dovrà coincidere col 1° luglio 1885.

« La Società dovrà pel primo anno di esercizio versare a dotazione dei fondi di riserva la somma di lire un milione trecentomila (1,300,000) ».

Circa la data della scadenza, *Baccarini* fece osservare che, cominciando l' esercizio a luglio, si regalerebbe alla Società un intero semestre di interessi.

Propose perciò l' aggiunta del seguente comma: « Gli interessi stabiliti dall' art. 23 si computeranno in ragione dei versamenti delle singole quote ».

L' on. *Barazzuoli*, relatore, rispose che la questione era contemplata dall' art. 40 del contratto, nel quale è detto che, qualora il contratto non fosse stato approvato tre mesi prima del gennaio 1885, le scadenze di cui all' art. 5 e 12 si intenderanno ritardate di 6 mesi.

Curioni, altro relatore, soggiunse che alla sola Società Mediterranea, per le condizioni in cui si trova e per lo stato delle linee che deve esercitare, si abbuona un semestre d' interesse che corrisponde a soli 2,075,000.

Dopo altre osservazioni di Sanguinetti e di Baccarini, il ministro *Genala* dimostrò l' equità del trattamento fatto alla Società Mediterranea, considerate le condizioni inferiori delle linee che la medesima deve esercitare; cosicchè, per non stabilire una percentuale più alta per la rete Mediterranea, si appigliò al partito di compensarla coll'abbuono di un semestre d' interesse, vale a dire non più di lire 2,075,000 e non quattro milioni.

Respinse le accuse dell' on. Sanguinetti, e soggiunse che il Governo, lungi dal gettare il danaro pubblico, ha procurato di ottenere i migliori patti possibili, e una volta restaurato con questa legge il bilancio, provvederà energicamente al sollievo dell' agricoltura italiana.

Al momento di votare l'articolo 12 venne chiesto l'appello nominale sulla proposta Baccarini sopra citata, ma essendo l'appello riuscito nullo per mancanza del numero legale, si rimandò la discussioni al giorno successivo.

In pari tempo l'on. *Depretis* dichiarò che il Governo non poteva accettare alcuna modificazione al contratto in discussione.

— Ripetutosi, nella seduta del 22, l'appello nominale sulla proposta Baccarini, acchè gl'interessi stabiliti dall'articolo 23 avessero a computarsi in ragione dei versamenti delle singole quote, la medesima venne respinta con 168 voti contro 75.

Furono quindi approvati senza discussione gli articoli 12 soprariferito e l'articolo 13 così concepito

« La Società eserciterà le strade appartenenti in tutto o in parte ai terzi, alle stesse condizioni di quelle che appartengono allo Stato.

« Tuttavia per determinare le quote di prodotto e di spesa spettanti ai concessionari e ai comproprietari delle linee stesse, la Società esercente dovrà tenerne i conti distinti e particolareggiati e trasmetterne una copia al Governo e l'altra agli interessati.

« Il Governo potrà delegare la Società esercente ad eseguire i pagamenti delle somme d'acconto o di saldo dovute ai suddetti comproprietari o concessionari, e in questo caso essa si compenserà con altrettanta somma sulle quote dovute allo Stato ».

Si passò quindi all' art. 14 il quale stabilisce:

« Sono a carico della Società esercente tutte le spese ordinarie e straordinarie, escluse soltanto le spese per la sorveglianza governativa e quelle a cui si provvede mediante i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali ».

Mussi osservò che nell' art. 14 son poste a carico dello Stato, le spese di sorveglianza, le quali pure ammontano ad una somma non indifferente, mentre nell' antico contratto con le Meridionali queste spese erano a carico della Società. L' oratore propose in conseguenza che egual sistema si segua nei nuovi contratti, i quali non verrebbero infirmati dall' approvazione della sua proposta, che si limita alla soppressione di un inciso, quello relativo alla sorveglianza governativa.

Baccarini si associò alla proposta Mussi, svolgendo altre considerazioni.

Barazzuoli rispose che la Commissione non può accettare la soppressione deil' inciso relativo alla sorveglianza governativa; notando che questa questione fu a lungo vagliata nella Commissione stessa.

Affermò che le leggi organiche alle quali alluse Baccarini non sono applicabili in questo caso, nel quale lo Stato rimane proprietario delle linee, dovendo poi esercitare una continua e stretta vigilanza sull' esercizio.

Mussi insistendo sulla sua mozione, il ministro *Genala* lo assicurò che la sorveglianza si farà ed in maniera accurata. Osservò poi che la spesa per questa sorveglianza non essendo stata computata nello stabilire la percentuale, doveva naturalmente essere a carico dello Stato. Fece notare a Baccarini che le leggi organiche di cui ha parlato, non contengono disposizioni tassative, che d' altronde non si riferirebbero a convenzioni di questa natura.

L' art. 14 fu poscia approvato.

L' art. 15 è del tenore seguente:

« Tutto il materiale rotabile e d' esercizio dovrà essere mantenuto dalla Società in perfette condizioni di servizio. Saranno a suo carico tutte le perdite, le avarie e i danni cagionati da casi fortuiti o di forza maggiore, ed in genere tutte quelle che a termini di legge devono sostenersi dal proprietario, senza pregiudizio dei diritti d' indennità che potessero a termini di legge competere alla Società pro-

prietaria del materiale suddetto, per i guasti e le perdite ad essa cagionati da guerra guerreggiata.

« La Società non potrà vendere materiale atto al servizio, se non sostituendolo con altro maggiormente utile e previo consenso del Ministro dei lavori pubblici ».

Su quest' articolo, l' on. *Nervo* propose un'aggiunta perchè il materiale delle vetture dei viaggiatori, inservibile, debba essere sostituito con materiale perfezionato.

Genala rispose che terrà conto delle raccomandazioni, e pregò l' on. Nervo di ritirare la sua aggiunta e di prendere atto delle sue dichiarazioni.

Nervo si riservò di proporla quando si discuterà il capitolato.

Approvato l' art. 15, e sospesa la discussione degli articoli 16 e 17, relativi alle tariffe, e che verranno esaminati per ultimi, si passò all' art. 18, del quale il primo comma è stato approvato nella seduta del 17 corrente e l' ultimo fu sospeso.

L' articolo è in questi termini:

« La linea Milano-Chiasso è dichiarata linea comune alle due Società esercenti delle reti Mediterranea e Adriatica, le quali se ne ripartiranno in parti eguali i prodotti e le spese.

« L' esercizio della suddetta linea sarà fatto per conto comune e con eguali diritti, sotto la direzione della Società esercente della Mediterranea, colle seguenti norme e condizioni:

« Le due Società avranno eguale facoltà di far percorrere sulla linea Milano Chiasso i propri treni rispettivi, da e per le linee, avute in esercizio dal Governo, che si innestano alla linea medesima.

« Gli orari dei treni viaggiatori, in coincidenza coi treni della linea del Gottardo, saranno regolati in modo da tutelare in giusta misura gli interessi delle due Società. In caso di disaccordo fra le Società stesse, deciderà il Governo, al quale le due Società sottoporranno i propri progetti di orario colle relative osservazioni.

« Oltre le tariffe generali e speciali degli allegati *D* ed *E*, saranno estese alla linea Milano-Chiasso le tariffe locali, che di comune accordo fra le due Società venissero proposte al Governo e da queste approvate.

« In caso di disaccordo deciderà il Governo al quale le due Società sottoporranno i proprii progetti di tariffe locali.

« Le tariffe speciali che fossero adottate per una delle due reti saranno di diritto applicate anche ai trasporti in servizio interno ed internazionale sulla linea Milano-Chiasso.

« Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, dirette a Milano od oltre, saranno senza distinzione di destinazione trasportate a Milano e consegnate al destinatario locale od a quella delle due Società nella cui rete si trova la stazione comune alle due reti; il trasporto sarà fatto per la via più economica per lo speditore, tranne che egli abbia indicata una via diversa.

« Le merci provenienti a Milano dalle varie linee delle due reti che vi fanno capo e dirette alle stazioni della linea Milano-Chiasso, nonchè quelle dirette a Chiasso od oltre, saranno avviate collo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate, senza distinzione di provenienza e con parità di trattamento delle merci originarie di Milano, osservati i termini stabiliti per la resa delle merci a destinazione, come se le linee appartenessero alla stessa Amministrazione.

« Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, e dirette alle due linee date dal Governo in esercizio ad una delle due Società e che si diramano dalla Chiasso-Milano, saranno rilasciate nelle rispettive stazioni di biforcazione alla Società nella cui rete si trova la stazione destinataria.

« Le merci infine provenienti da linee avute in esercizio come sopra, che fanno capo a stazioni della linea stessa, a Chiasso, od oltre, saranno inviate, colla maggiore sollecitudine e con lo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate, alle rispettive stazioni di biforcazione e con parità di trattamento delle merci di origine locale, osservati sempre i termini di resa che sopra.

« Convenzioni speciali fra le due Società esercenti delle reti Mediterranea ed Adriatica regoleranno l'uso promiscuo del materiale ed il servizio delle stazioni comuni, la cui direzione spetterà alla Società Mediterranea, salvo il diritto alla Società della rete Adriatica di tenere nelle suddette stazioni uno o più impiegati pel riscontro delle operazioni fatte nell' interesse comune.

« La Società della rete Adriatica avrà pure il diritto di riscontrare negli uffici di ragioneria della rete Mediterranea i prodotti e le spese della linea comune.

« Ciascuna delle due Società avrà diritto di fare, sulla predetta linea, i trasporti in servizio richiesti dai bisogni dell' esercizio della propria rete, al prezzo di due centesimi per tonnellata-chilometro, da portarsi in diminuzione delle spese di esercizio della linea stessa.

« Un ispettore governativo vigilerà direttamente l' esercizio della linea Milano Chiasso, con le norme che saranno stabilite per regolamento ».

Su questo articolo hanno parlato, facendo osservazioni, proponendo emendamenti o svolgendo ordini del giorno, Maurogònato, Randaccio, Nervo, Mussi, Sanguinetti, Prinetti, Lugli, Baccarini e Cavalli.

Barazzuoli rispose che la diversità delle proposte relative a questa linea ha sempre più persuaso la Commissione dell' equità della soluzione che ha sottoposto all' approvazione della Camera.

Espose le ragioni che militano contro gli emendamenti che furono presentati, e dichiarò che la Giunta non può accettarli.

Genala, disse che non si aspettava, dopo il voto della Camera, di vedere risorgere la questione della linea Milano-Chiasso, e credere che contro alcune proposte, il voto stesso debba servire come pregiudiziale.

Lesse le condizioni del Capitolato, per dimostrare che il Governo ha tutelati equamente i diritti delle due reti, e che si è riservata la facoltà di decidere tutti i conflitti che per avventura potessero sorgere.

Trovava quindi senza fondamento i dubbi e le censure esposte; e dichiarò di respingere tutte le proposte, e di tener fermo l' articolo concordato fra il Governo e la Commissione.

Conchiuse pregando i vari proponenti di ritirare i loro emendamenti.

In ultimo l' on *Torrigiani* propose, su tutte le mozioni o varianti, l' ordine del giorno puro e semplice che venne approvato, unitamente all' art. 18, eccettuato il comma riguardante le tariffe, sul quale la Camera ritornerà più tardi.

— Nella seduta del 23 vennero approvati, quasi senza discussione, gli art. 19, 20 e 21, così concepiti:

Art. 19. Sono istituiti per la conservazione delle strade e del materiale i seguenti fondi di riserva:

1. Fondo di riserva per *provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore;*

2. Fondo di riserva per la *rinnovazione della parte metallica dell'armamento;*

3. Fondo di riserva per la *rinnovazione del materiale rotabile inservibile all'uso.*

« È inoltre istituita la *Cassa per gli aumenti patrimoniali.*

« Le norme concernenti i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti sono stabiliti nel Capitolato ».

Art. 20. Decorsi i primi quattro anni ed esauriti od impegnati tutti i fondi per i lavori previsti nell'allegato *B*, le spese di rifacimento dei binari con rotaie di acciaio, col relativo risanamento e completamento della massicciata, di miglioramento e di nuovi impianti richiesti dall'aumento del traffico, per tutte le linee della rete, verranno pagate sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali ».

Art. 21. « Il materiale rotabile e d'esercizio richiesto dagli aumenti del traffico sarà provveduto dalla Società secondo le norme del Capitolato, e sarà pagato *mediante l'emissione di obbligazioni della Cassa per gli aumenti patrimoniali,* delle quali verrà addebitata la Società esercente. La Società sarà del pari addebitata del materiale rotabile e d'esercizio di prima dotazione delle nuove linee, di cui all'articolo 71 del Capitolato ».

Rimase però impregiudicata, su proposta di Branca, la parte concernente l'emissione di obbligazioni della Cassa per gli aumenti.

L'art. 22 è nei termini seguenti:

« I prodotti lordi annuali diretti e indiretti della rete principale, composta delle strade ferrate in esercizio il 1° gennaio 1884, verranno ripartiti, fino alla somma che costituisce il prodotto iniziale nella misura:

del dieci (10) per cento per i fondi di riserva e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e d'esercizio;

del sessantadue e mezzo (62 1|2) per cento alla Società esercente come corrispettivo delle sue spese d'esercizio;

del ventisette e mezzo (27 1|2) per cento allo Stato.

« Il prodotto iniziale della rete principale è convenuto nella somma di centododici milioni (112,000,000) di lire. Esso verrà aumentato del prodotto iniziale delle nuove strade che saranno man mano incorporate nella rete principale a termini degli articoli 74 e 75 del Capitolato.

« Gli aumenti di prodotto fino alla somma di cinquanta milioni (50,000,000) di lire oltre il prodotto iniziale saranno ripartiti nella misura:

del sedici (16) per cento ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali;

del cinquantasei (56) per cento alla Società come corrispettivo delle sue spese di esercizio per gli aumenti di prodotto;

del ventotto (28) per cento allo Stato.

« Gli ulteriori aumenti di prodotto oltre i cinquanta milioni (50,000,000) di lire, di cui sopra, saranno ripartiti nella misura:

del sedici (16) per cento ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali;

del cinquanta (50) per cento alla Società;

del sei (6) per cento da destinarsi alla diminuzione delle tariffe nei modi che determinerà il Governo:

del ventotto (28) per cento allo Stato ».

Su questo articolo mossero appunti gli on. Baccarini e Sanguinetti proponendo il primo il seguente emendamento, vivamente ed efficacemente combattuto dall'on. Ministro dei lavori pubblici. Eccolo:

Al « 62 e mezzo » il « 60 per cento ».
Al « 27 e mezzo » il « 30 per cento ».
Ai « milioni 112 » — « milioni 105 ».
Al « 56 » il « 54 per cento ».
Al « 28 » il « 30 per cento ».

Depretis, dichiarò che il Governo considerava l'approvazione di questo emendamento come il rigetto della legge.

L'emendamento Baccarini, dopo prova e controprova, fu respinto, e venne approvato l'art. 22, come fu proposto dal Ministro e dalla Commissione.

Furono quindi votati i seguenti articoli:

Art. 23 — « Col 10 per cento del prodotto lordo iniziale, di cui nell'articolo precedente, si pagherà all'esercente a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio, da lui acquistato a forma dell'articolo 11, per ciascun anno di esercizio e per tutta la durata del contratto, la somma di lire sette milioni ottocentoventimila (7,820,000) ed eventualmente il maggior compenso di cui all'ultimo comma dell'art. 11; si provvederà inoltre ai versamenti delle somme dovute ai fondi di riserva di cui gli articoli 56, 57, e 58 del capitolato, nella misura in essi rispettivamente stabilita, cioè:

lire duecento (200) per ogni chilometro di strada nel fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore;

lire centocinquanta (150) per ogni chilometro di strada a semplice binario armato d'acciaio e lire duecentocinquanta (250) per ogni chilometro a doppio binario, nel fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

una somma corrispondente all'uno e un quarto per cento del prodotto lordo iniziale nel fondo per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso.

« L'eventuale avanzo sarà dal Governo ripartito tra i vari fondi e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, a seconda dei relativi bisogni.

« Il 16 per cento degli aumenti di prodotto lordo al di sopra del prodotto iniziale sarà versato nella misura:

di un mezzo (1|2) per cento nel fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

di un mezzo (1|2) per cento nel fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile;

del quindici (15) per cento nella Cassa per gli aumenti patrimoniali di cui all'articolo 59 del Capitolato.

« La parte degli utili della Società, rappresentata dal compenso, di cui nel primo paragrafo del presente articolo, sarà soggetta all'imposta di ricchezza mobile stabilita per i redditi della categoria *A*.

« Ogni altra somma di utili sarà tassata come i redditi della categoria *B* ».

Art. 24. — « Qualora gli utili netti della Società, provenienti tanto dall'esercizio quanto dalle costruzioni, superassero, fra interesse e dividendo sul capitale versato in azioni, il 7 e mezzo (7 1|2) per cento al lordo della tassa di ricchezza mobile, la metà del sopravanzo spetterà allo Stato.

« Negli utili di cui sopra non si comprenderanno le somme

che, a termini dello statuto sociale, venissero versate ai fondi ordinari e straordinari di riserva.

« Qualora però da detti fondi per riserve straordinarie si prendessero somme per essere aggiunte agli utili netti predetti, su di esse si preleverà una quota del dieci per cento a favore dello Stato, da versarsi nelle Casse del Tesoro, rimanendo sempre ferma fra lo Stato e la Società la divisione di ogni eccedenza oltre il 7 1/2 per cento di utili sul capitale versato in azioni come sopra.

« Allo Stato però non competerà la detta quota del 10 per cento se non quando gli utili, pagata la tassa di ricchezza mobile, superino il 5 per cento sul capitale versato ».

Art. 25. — « L'ammontare delle quote di prodotto spettanti allo Stato sarà versato nelle tesorerie, che verranno designate d'accordo fra il Ministero del tesoro e la Società, alla scadenza di ogni bimestre nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

« Saranno pure fatti bimestralmente gli accreditamenti delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

« La somma dovuta a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno ed al 31 dicembre di ciascun anno, sarà pagata nei mesi di settembre e di marzo successivi. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

« In caso di ritardo nei pagamenti, la Società incorrerà nella multa comminata dall'art. 27 della legge 20 aprile 1871, n. 192 (serie *A*), sulla riscossione delle imposte dirette.

« Decorsi dieci giorni dalle date stabilite pei versamenti, senza che sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni della Società e di sequestrare i prodotti, con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette dalla sopra citata legge.

« Le facoltà che la legge stessa attribuisce ai prefetti saranno esercitate dal Ministro delle finanze.

« La facoltà anzidetta di agire sui beni della Società e di sequestrare i prodotti si estende anche al caso di constatato inadempimento a qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal contratto e dall'annesso Capitolato ».

Art. 26 — « La Società si obbliga a costruire, a richiesta del Governo ed alle condizioni stabilite nell'annesso Capitolato, le strade ferrate complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), del 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e del 5 luglio 1882, n. 185 (serie 2ª), nonchè le altre di cui venisse in futuro autorizzata la costruzione e che dovessero far parte della rete Mediterranea.

« L'ammontare delle costruzioni da affidare alla Società potrà ascendere alla somma di cinquanta milioni (50,000,000) di lire all'anno ».

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che nella corrente settimana saranno spediti al Ministero dei lavori pubblici gli studi dei tronchi ferroviari Acqui-Asti, che, con quelli già inviati, completano il progetto dell'importantissima linea Genova-Acqui-Asti. Nel prossimo numero daremo alcuni dettagli su questo elaboratissimo progetto.

Ci consta pure che nella corrente settimana verranno rimessi al Ministero i progetti di massima delle linee Santhià-Oleggio e Chivasso-Gattinara-Sesto Calende, i quali completano lo studio della linea Santhià-Sesto Calende.

Aggiungiamo poi che proseguono alacremente gli studii della linea Gravellona-Intra-Confine Svizzero.

><

Veniamo informati che sono completamente ultimate le liquidazioni ed effettuati i collaudi relativi agli appalti dei lavori eseguiti sulla linea Novara-Pino.

><

Circa la limitazione di traffico della linea Savona-Torino, causata, come è noto, dai lavori di ristauro della galleria Sella (contro cui ha vivamente reclamato il commercio di Savona), sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, per diminuire gli inconvenienti ed i danni che ne risente il commercio, ha disposto che si sospendano i lavori di costruzione della galleria in quei giorni nei quali occorresse dar sfogo ad una grande quantità di merci, evitando per tal guisa un soverchio ingombro delle calate del porto di Savona; e che nei limiti del possibile si faccia seguire ad una parte di trasporti la linea di Sampierdarena.

Questi provvedimenti, ben lo si comprende, saranno lungi dal soddisfare i bisogni del commercio savonese; ma è pur d'uopo persuadersi che la riparazione della galleria Sella è un lavoro indispensabile ed urgente, al quale occorre provvedere d'urgenza se pur vuolsi evitare il pericolo di sospensione completa dell'esercizio, qualora i guasti della galleria stessa avessero ad assumere maggiori proporzioni.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha manifestato l'avviso che siano utilissime pel commercio del porto di Savona le due tettoie, delle quali fu proposta la costruzione nella conferenza tenuta nello scorso anno fra i rappresentanti delle Amministrazioni interessate; ha però ritenuto che la relativa spesa di costruzione debba attribuirsi non all'Amministrazione ferroviaria, ma bensì a quella demaniale.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell'Alta Italia, compresovi quello della navigazione sul Lago di Garda, raggiunsero nel mese di dicembre 1884 la somma totale di L. 10,068,250.76, mentre nel dicembre del 1883 non ascendevano che a L. 9,943,190.46: si ebbe quindi nel dicembre 1884 l'aumento di L. 125,060.30.

Ridotti alla ragione chilometrica i sovraindicati prodotti, si ha che i prodotti per chilometro (esclusa la navigazione) furono nel dicembre 1884 di lire 2,560.33, mentre nel dicembre 1883 ascesero a lire 2,629.87: cosicchè si ebbe nel dicembre 1884 una diminuzione di L. 69.54 per chilometro.

I chilometri poi in esercizio nel dicembre 1884 erano 3,929, mentre nello stesso mese 1883 non erano che 3,778.

I prodotti lordi dal 1.° gennaio al 31 dicembre 1884 furono di L. 124,282,725.63, mentre nell'intiero anno 1883 ascesero a L. 122,953,147.74; per cui si ebbe nei prodotti totali del 1884 un aumento di lire 1,329,377.89.

Il prodotto complessivo chilometrico nel 1884 fu di L. 32,162.60, e nel 1883 di L. 32,841.15: si ha quindi nell'anno 1884 una diminuzione di L. 678.50 per chilometro, cioè del 2.07 per cento.

><

Diamo la situazione dei lavori di scavo e di muratura della nuova galleria di San Lazzaro in costruzione presso Genova, riferita al 31 dicembre p. p.

Il volume dello scavo effettuato nello scorso mese di dicembre fu di m c. 1809 e quello delle murature di m. c. 360.

La situazione generale della galleria al 1° del corrente mese era la seguente:

Scavo (estesa totale m. 630
(volume m. c. 32,346

Muratura { estesa { in calotta . . m. 610
{ nei piedritti . » 234
{ volume . . . . , m. c. 7,501

I lavori di muratura nei piedritti continuano di giorno e di notte.

><

La Giunta municipale di Tolmezzo ha rimesso a S. E. il Ministro dei lavori pubblici il progetto di una ferrovia fra Tolmezzo e Piano di Portis, redatto dall'ing. sig. V. Rebuffo per incarico del Comitato ferroviario Carnico, facendo istanza perchè la linea stessa, della lunghezza di chilom. 12 e del costo presunto di L. 2,200,000, venga compresa nelle concessioni a farsi in dipendenza della legge di approvazione delle nuove convenzioni ferroviarie in discussione alla Camera dei deputati.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha interessato il Ministero dei lavori pubblici ad accordarle l'autorizzazione di fare le necessarie pratiche per sollecitare l'incominciamento dei lavori concernenti il completamento ed il riordinamento della Stazione di Savona-Letimbro.

><

Ci informano da Milano che la Società Vetraria Veneto-Trentina, la quale esercita a San Giovanni di Lupatoto un grandioso stabilimento per la fabbrica di lastre di vetro e bottiglie, ha offerto al Ministero dei lavori pubblici di concorrere con una somma di L. 50,000 a fondo perduto nella spesa di costruzione della ferrovia da Bologna a Verona, qualora pel tratto della linea medesima, compreso fra Ostiglia e Verona, sia data la preferenza al tracciato studiato dall'onorevole Gabelli per conto di un apposito Comitato costituitosi in Verona, e con che lo Stabilimento predetto venga congiunto con binario industriale alla Stazione che il tracciato, ora ricordato, prevede in servizio del paese di San Giovanni Lupatoto.

><

La Giunta municipale di Stresa si è costituita in Comitato per patrocinare la costruzione di una ferrovia da Arona ad Ornavasso, la quale sarebbe destinata, oltrecchè a soddisfare ad importanti interessi d'ordine generale, a portare i benefizi delle facili comunicazioni in una delle zone più popolate ed industri dell'Italia settentrionale.

Per questa linea esiste già un progetto fatto studiare dall'Amministrazione provinciale di Milano dall'ing. sig. Pensa, e secondo questo progetto la linea avrebbe lo sviluppo di m. 33,200 ed importerebbe la spesa di L. 8,064,000, ossia L. 242,890 in media per chilometro.

La predetta Giunta ha fatto voto al Governo del Re perchè la linea in parola sia compresa fra quelle cui provvederà la nuova legge ferroviaria ora in corso di discussione.

><

Anche la Giunta municipale di Livorno, preoccupandosi dei danni che deriverebbero a quella città se venisse costruita una strada ferrata che partendo da Modena per la valle della Secchia, penetrasse nell'Appennino e si congiungesse presso Piazza al Serchio colla linea Aulla-Lucca (perchè essa Giunta ritiene per fermo che con siffatta strada sarebbero sviate intieramente le correnti commerciali che dall'Italia centrale e dal Veneto tendono al Mediterraneo); in conformità di quanto già fece la locale Camera di commercio ed arti (vedi *Monitore* della scorsa settimana), ha deliberato di fare istanza al Governo affinchè non s'impegni in determinazioni che potessero in qualsiasi modo favorire la esecuzione del progetto di una linea ferroviaria Modena-Piazza al Serchio, per la valle della Secchia, prima che studi completi e particolareggiati non siano stati fatti nelle valli del Panaro, dello Scoltenna e della Lima, coll'intendimento di esaminare se una comunicazione più diretta fra Modena e Lucca potesse rispondere meglio alle esigenze della difesa nazionale, agli interessi del commercio ed alle convenienze dell'erario.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha riconosciuta la convenienza di aderire alla domanda avanzata da vari Comuni che fanno capo alla Stazione di Pianzano, lungo la linea Mestre-Udine, perchè la Stazione stessa venga abilitata al servizio delle merci a piccola velocità, ed ha perciò sottoposto all'approvazione governativa il progetto tecnico ed il preventivo della spesa di L. 20,500 per l'impianto del servizio medesimo. In detta spesa concorrono i Comuni interessati.

><

La stessa Amministrazione ha pure presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo pei lavori di ampliamento della Stazione di Saluzzo e di quelli relativi all'innesto nella Stazione medesima della nuova linea Saluzzo-Moretta, il cui importo complessivo è preventivato di L. 53,200.

Unitamente al progetto vennero anche presentati gli schemi di contratto e di tariffa, nonchè l'elenco delle Ditte da chiamarsi all'appalto.

><

Il Ministro dei lavori pubblici, con suo recente decreto, ha autorizzato la costruzione e l'esercizio a trazione a vapore, come ferrovia di seconda categoria, di un binario di diramazione col relativo argine stra-

dale, dalla fermata di Fontaniva al fiume Brenta per trasporto di ghiaia, giusta l'apposita convenzione concordata colla Ditta A. Zannini.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha disposto che a partire dal 1.o febbraio p. v. la Stazione di Grignano sia abilitata al servizio merci a piccola velocità, bestiami e veicoli.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto di prolungamento di binario di raddoppio in Stazione di Spigno, lungo la ferrovia da Torino ad Acqui, per cui è preventivata la spesa totale di L. 11,200.

><

Diamo le promesse informazioni tecniche intorno al progetto di appalto del tronco della linea di prima categoria da Reggio a Castrocucco, compreso fra Rosarno e Ioppolo. La lunghezza del tronco è presunta di m. 12,950, e l'importo totale dei relativi lavori è preventivato di L. 3,700,000, ossia in media a chilometro di strada L. 285,715. Il predetto importo totale è ripartito in L. 3,100,000, riguardanti il costo delle opere e provviste comprese in appalto, ed in L. 600,000 da rimanere a disposizione dell' Amministrazione governativa per espropriazioni, provviste per l'armamento, meccanismi fissi ed imprevisti.

In planimetria il tronco ha vari rettilinei per la lunghezza di m. 5,185 e parecchie curve per lo sviluppo di m. 7,765. Le curve hanno raggio variabile fra m. 300 e m. 1,500. In altimetria le livellette sono suddivise come segue: orizzontali m. 2,891; in ascesa m. 7,042; in discesa m. 3,017. La pendenza massima non oltrepassa il 12.50 per mille. La larghezza normale della strada è proposta di m. 5. Lungo il tronco sono proposte una stazione ed una fermata, la prima per Nicotera e la seconda per Ioppolo, in ognuna delle quali saranno da eseguire tutti i fabbricati occorrenti per l'esercizio. All'alloggio del personale di sorveglianza provvederanno n. 12 case cantoniere, delle quali 6 doppie e 6 semplici e 4 garette.

I manufatti previsti per dare sfogo alle acque e per mantenere la continuità dei fiumi e canali di scolo sono le seguenti: n. 1 viadotto in 3 campate, della lunghezza totale di m. 78; n. 2 viadotti, uno in 8 arcate di m. 8 cadauna ed uno in 3 archi di m. 12; n. 2 ponti in ferro, il primo di m. 25 ed il secondo di m. 20 di apertura; n. 1 ponte di m. 10; n. 2 ponti di luce da m. 6.01 a m. 8; n. 7 id. id. da m. 3.01 a m. 6; n. 27 acquedotti di luce da metri 1.01 a m. 3; n. 29 id. id. fino a m. 1.

Oltre le predette opere sono progettate n. 3 gallerie della rispettiva lunghezza di m. 165; m. 467; e m. 100.

><

Nel precedente numero abbiamo annunciato la nomina degli Ispettori del Genio civile per la ispezione delle costruzioni ferroviarie nel 1885. Ora aggiungiamo che con lo stesso decreto ministeriale del 10 corrente furono nominati *Ispettori di Circolo* pel *Servizio generale* i seguenti:

Vitali comm. Augusto, per Alessandria, Cuneo, Genova (esclusi i lavori marittimi), Novara, Porto Maurizio e Torino: Becchi comm. Gian Domenico, per Bergamo, Brescia, Como, Sondrio e (senza le arginature del Po ed influenti) Milano e Pavia; Natalini comm. Pompeo, per Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio d'Emilia, Mantova (a destra del Po) e Piacenza; Betocchi comm. Alessandro, per Belluno, Treviso, Udine, Venezia e Vicenza; Lanciani comm. Filippo, per Mantova (a sinistra del Po), Padova, Rovigo, Verona, Cremona e (per le sole arginature del Po ed influenti) Milano e Pavia; Banaudi comm. Carlo, per Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia, Teramo e Macerata; Diliberto Danna comm. Nicolò, per Cagliari, Livorno, Lucca, Massa-Carrara, Pisa e Sassari; Susinno commendatore Gabriele, per Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Pesaro e Ravenna: Oberty comm. Giovanni, per Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce; Artom comm. Emanuele, per Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno; Zainy comm. Domenico, per Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani; Amendui comm. Giovanni, per Caserta, Grosseto, Napoli, Roma e Siena.

><

Ci scrivono da Napoli che nella città vi ha del malcontento pel timore che il comm. Breda, il quale è appoggiato da alcuni deputati, riesca ad ottenere lui esclusivamente la intera concessione dei lavori di bonificamento.

Una elaborata lettera del comm. ing. Cottrau, pubblicata nel *Pungolo* del 23 corrente, mette in evidenza la incompatibilità di tale fatto e la necessità di una partecipazione dei costruttori napoletani.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 26 gennaio 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

Costruzione di nuove latrine alla stazione di Terni;

Impianto di segnali elettrici fra le stazioni di Solofra e Montoro;

Aggiudicazione della fornitura di carbone in pani;

Acquisto di sei locomotive da merci, di larice di Corsica, bronzo fosforoso e lime.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mantova-Legnago. — L'asta definitiva dell'appalto per la costruzione del quarto tronco ferroviario Mantova-Legnago in provincia di Verona ridotto a lire 824,023.17, tenutosi il 19 gennaio, è stata aggiudicata al signor Frova Giuseppe col ribasso del 6.57 per cento.

Ferrovia Adria-Chioggia. — L'asta definitiva dell'appalto per la costruzione del quarto tronco ferroviario Adria-Chioggia, compreso fra il canale Lusenzo e Chioggia in provincia di Venezia ridotto a L. 360,547.23, tenutasi il 19 gennaio, è stata aggiudicata al sig. Gelati Flavio, col ribasso del 7 per cento.

Prodotti delle Ferrovie. — Dalla Direzione generale delle Strade ferrate abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti ferroviari nel mese di novembre 1884, in confronto con quelli del novembre 1883, e ne ricaviamo i seguenti più importanti dati:

		1884		1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia L.	9,386,646	L.	8,886,041
	Romane »	3,148,369	»	2,845,347
	Calab.-Sic. »	1,243,917	»	1,102,004
» di Società esercite dallo Stato	»	1,662,967	»	1,543,603
» Meridionali	»	3,292,006	»	2,382,049
» Venete	»	109,652	»	112,766
» Sarde	»	106,414	»	128,545
Ferrovie diverse	»	406,460	»	329,369
	Totale L.	19,356,431	L.	17,330,324

L'aumento totale nel novembre 1884 in confronto del novembre 1883 fu quindi di L. 2,026,107 — Aumentarono: le ferrovie dell'Alta Italia di L. 500,005; le Romane di L. 303,022; le Calabro-Sicule di L. 141,913; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 119,364; le Meridionali di L. 909,957; le ferrovie diverse di L. 77,091. — Diminuirono le Venete di L. 3,114; le Sarde di L. 22,131.

— I prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre furono:

		1884		1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia L.	97,054,548	L.	95,838,659
	Romane »	31,785,433	»	31,718,045
	Calab.-Sic. »	11,299,509	»	11,452,731
» di Società esercite dallo Stato	»	17,075,928	»	17,056,604
» Meridionali	»	25,510,309	»	23,754,478
» Venete	»	1,105,264	»	1,160,054
» Sarde	»	1,323,673	»	1,412,039
Ferrovie diverse	»	4,475,689	»	3,435,289
	Totale L.	189,630,353	L.	185,827,899

L'aumento totale nei primi undici mesi di quest'anno, in confronto dello stesso periodo dell'anno antecedente, fu pertanto di L. 3,802,454. — Aumentarono: le ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,215,889; le Romane di L. 67,388; le ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 19,324; le Meridionali di L. 1,755,831; le ferrovie diverse di L. 1,040,400. — Diminuirono: le Calabro-Sicule di L. 153,222; le Venete di L. 54,790; le Sarde di L. 88,366.

— Il prodotto chilometrico nel mese di novembre fu:

		1884		1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia L.	3,151	L.	3,174
	Romane »	1,847	»	1,686
	Calabro-Sicule »	852	»	797
» di Società esercite dallo Stato	»	1,803	»	1,674
» Meridionali	»	1,907	»	1,380
» Venete	»	800	»	823
» Sarde	»	258	»	312
Ferrovie diverse	»	686	»	780
	Media complessiva L.	1,949	L.	1,826

— Infine il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 30 novembre è stato il seguente:

		1884		1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia L.	33,375	L.	34,499
	Romane »	18,785	»	18,801
	Calabro-Sicule »	7,957	»	8,402
» di Società esercite dallo Stato	»	18,520	»	18,203
» Meridionali	»	14,780	»	14,708
» Venete	»	8,067	»	8,467
» Sarde	»	3,220	»	3,538
Ferrovie diverse	»	8,288	»	9,437
	Media complessiva L.	19,437	L.	20,024

— La lunghezza assoluta al 30 novembre 1884 era di chilometri 10,054; al 30 novembre 1883, di chilom 9,588. La lunghezza media di esercizio dal 1° gennaio al 30 novembre 1884, chilometri 9,756; al 30 novembre 1883, chilom. 9,280.

Ferrovia funicolare. — Si è costituito a Bologna un Comitato promotore per la costruzione di una ferrovia funicolare per mettere in comunicazione la città col tempio di San Luca, posto sul delizioso colle della Guardia, alto poco meno di 200 metri, secondo il sistema Ferretti, applicato lo scorso estate al Monte dei Capuccini presso Torino.

Oltre all' ing. Ferretti, autore del progetto di massima, vi collaborano per gli studi di dettaglio gli egregi ingegneri Buriani e Brunetti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — La concessione delle reti delle ferrovie secondarie nei dipartimenti della *Somme* e *Seine e Oise* è stata l'oggetto di seriissime discussioni presso la Commissione del regime delle strade ferrate.

L' interesse di queste discussioni sta in ciò che probabilmente la convenzione relativa a queste linee servirà di tipo per le linee da accordarsi ad altre regioni.

La rete della *Somme* comprende sette sezioni ed ha uno sviluppo di 292 chilometri. Sarà costrutta a scartamento di un metro, eccettuate due sezioni, Noyelles-Crobon e St. Valery-Cayeux, le quali, per la loro situazione rimpetto alla rete del Nord, potranno essere costrutte a via normale. I pesi dei regoli saranno di 15 chilogrammi pei regoli in acciaio, e di 20 chilogrammi pei regoli in ferro.

La durata della concessione sarà di 99 anni.

Per calcolare la garanzia dell' interesse da accordarsi alla Compagnia dal dipartimento e dallo Stato, in conformità della legge dell' 11 giugno 1880, in caso d' insufficienza del prodotto lordo per coprire le spese d' esercizio ed il 5 0[0] all' anno del capitale di primo impianto, questo capitale venne approssimativamente fissato a 64,000 franchi per chilometro, ossia, per il totale della rete, a 18,668,000 franchi, e le spese d'esercizio vennero fissate, approssimativamente del pari, a 2000 fr. per chilometro, più 30 0[0] dell' introito lordo; dedotte le imposte.

La convenzione stipula che i pagamenti annuali a farsi dal dipartimento non oltrepasserebbero in alcun caso i 300,000 fr; per l' eccedenza, la garanzia dipartimentale sarà oggetto d' un conto separato; il dipartimento pagherà alla Compagnia l' interesse del 4 0[0] per le somme che vi saranno impegnate, e questa riceverà il pagamento del capitale quando la garanzia ribasserà al disotto di 380,000 franchi. La sovvenzione dello Stato non potendo essere superiore al concorso del dipartimento, il Governo limita a 300,000 franchi la sua garanzia.

È la Società delle ferrovie economiche quella che è concessionaria della rete della *Somme.* La Compagnia del Nord parteciperà alla costituzione francese di cotale impresa, sia garantendo, il capitale di 19 milioni in obbligazioni la cui emissione è autorizzata, sia partecipando a queste obbligazioni.

Ferrovie svizzere occidentali. — Le ferrovie svizzere occidentali hanno fatto nell' anno 1884 un introito di fr. 12,143,453, ossia fr. 105,198 meno dell' anno precedente 1883.

Le gallerie transpireneiche. — Leggiamo nella *République Française:*

Si assicura che la questione della galleria che deve, attraverso i Pirenei, collegare la rete delle ferrovie francesi a quella delle ferrovie spagnuole, è definitivamente risoluta. I rappresentanti dei due Governi, d' accordo colla Commissione internazionale tecnica, avrebbero stabilita la costruzione simultanea delle due linee da Saint Girons a Lerida per la Noguera-Pallaresa e per la Canfranc.

Amendue le linee dovranno essere aperte all' esercizio entro il decennio decorribile dalla ratifica della convenzione.

Ferrovia elettrica in Irlanda. — La ferrovia elettrica di Portrush, in Irlanda, è lunga dieci chilometri.

Dal resoconto dell' amministrazione della medesima risulta che la sua forza motrice non viene a costare che due *pences* e mezzo (circa 21 centesimo) per ogni miglio inglese.

Inoltre si deve tener conto che le macchine dinamo-elettriche vengono messe in esercizio dalla forza delle acque.

L' esercizio anteriore colle locomotive a vapore costava circa sei *pences* per miglio inglese, e quello delle tramvie, tirate dai cavalli, costa in Inghilterra da dieci a venti *pences* per miglio inglese.

Ferrovie bulgare. — Secondo il progetto di legge presentato all'assemblea nazionale, la ferrovia da Tzaribrod a Vakarel sarà costrutta e la linea verrà esercita per conto del Governo.

Venne aperto per la costruzione un credito di 17 milioni di franchi, corrispondente a 150,000 fr. per chilometro all' incirca.

Una singolare clausola del progetto dice: « l'imprestito può essere interno od estero; ma colla condizione indispensabile che gli interessi, senza ammortamento, non oltrepassino il 5 0[0 all' anno, e che le obbligazioni emesse dal Governo saranno accettate dai mutuanti al loro valore nominale » Decretare così il *maximum* dei carichi dello imprestito e fissarlo a 5 0[0 pecca d' immodestia per parte d' un paese nuovo, il cui credito non è peranco nato.

La legge determina l' organizzazione della Commissione tecnica e della Commissione di controllo incaricata di preparare e di sorvegliare i lavori. La parte esecutiva apparterrà al direttore-gerente dei lavori pubblici ed agli ingegneri di sezione. Per spese d' amministrazione e d' ispezione tecnica, è fissato il 7 0[0 dell'ammontare totale delle costruzioni.

Ferrovie turco serbe. — La *Neue Freie Presse* annunzia che la Commissione turco serba ha fissato ad Uskub il punto di allacciamento delle ferrovie dei due paesi e che il processo verbale è stato firmato.

Contrariamente alle previsioni, la ferrovia turca deve, per ragioni strategiche, segu[illegible] e [illegible] riva destra della Morava.

Un dispaccio da Costantinopo[illegible] in data del 13, reca che il Consiglio dei ministri approvò ad unanimità le proposte della Banca Ottomana e della Cassa di Sconto per la costruzione delle ferrovie che debbono allacciare la rete turca colla rete europea.

I 140 chilometri componenti questo allacciamento saranno costrutti per conto del Governo turco, al quale verrà a tale effetto anticipata la somma necessaria, somma che si può valutare ad una trentina di milioni, calcolando 200,000 franchi per chilometro. A garanzia di quest' anticipazione, la quale, ben si vede, non uscirebbe dalle mani dei mutuanti, il consorzio bancario avrà la tassa sui montoni, sufficiente invero ad assicurarne il servizio e l'estinzione. Il tasso accettato dalla Turchia sembra non abbia a superare il 7 per cento.

Le linee da costruirsi sono due: da Vranja ad Uskub, 80 chilometri, e da Filippopoli alla frontiera, presso Sofia, 60 chilometri. Per raggiungere il punto-termine attuale delle linee serbe, rimarranno a costruirsi le linee da Nisch a Pirot, 98 chilometri, e da Pirot alla frontiera turca (per Sofia) 98 chilometri. Queste costruzioni riguardano: la prima, la Compagnia delle ferrovie serbe; la seconda, la Bulgaria. Per quanto concerne la prima, non è che questione di tempo, e, giova sperarlo, di poco tempo, giacchè la Compagnia delle ferrovie serbe sta per accingervisi. Riguardo alla seconda, tutto è da farsi. Alla Bulgaria non venne ancora ingiunto di darvi esecuzione, nè, *a fortiori*, di preoccuparsi dei mezzi di attuarla. Ben si vede che non bisogna affrettarsi a considerare l'allacciamento come cosa fatta e che passerà ancora molto tempo prima che la locomotiva possa andare da Vienna a Costantinopoli.

Dopo l'impianto di tutte queste linee, bisognerà d' altronde rifare verosimilmente le attuali linee turche, che, malgrado le enormi somme versate dal pubblico per la loro esecuzione, sono affatto disadatte ad un esercizio serio.

Su questo terreno, l' Austria troverà una nuova occasione di mettere la spada alle reni della Turchia con una mano, e coll' altra di impedirle di camminare. Rimane a sapersi se essa profitterà di tale occasione, come ha fatto sempre in passato quante volte se ne è presentato il caso.

Notizie Diverse

La nuova fabbrica Armstrong — Alla prefettura di Napoli sono state distese le basi di una convenzione da stipularsi tra il Municipio di Pozzuoli e la Casa Armstrong di Inghilterra per l'impianto di quella grandiosa officina-cantiere, di cui nel precedente numero del nostro giornale abbiamo fatto cenno.

Sono intervenuti per la Casa Armstrong. Hubert Grenfell, pel Municipio di Pozzuoli, il sindaco cav. Di Fraia e per la Prefettura il conte Sanseverino.

Dopo essersi discussi gli accordi da prendersi in seguito alla domanda presentata dalla Casa Armstrong, si è stabilito quanto appresso:

Il Municipio di Pozzuoli cederà alla Casa Armstrong un'area di 250 mila metri per l'impianto di un grande opificio di costruzione di cannoni, di corazze e di navi, area che potrà essere tra la casa Pollio e Piedimonte Nuovo.

Il Municipio di Pozzuoli si obbliga di far pratiche con le autorità competenti, perchè la strada principale di Miniscola sia proseguita fino al luogo dove dovrà sorgere lo Stabilimento.

Si obbliga altresì a concedere tutte quelle facilitazioni circa i provventi comunali, che sono evidentemente richiesti da un così importante beneficio per la città, e che la Giunta vorrà approvare.

Un altro obbligo assume il Municipio: quello di completare fra quattro [illegible]ni il Molo.

La Casa Armstrong dovrà a sua volta rispettare la zona già fissata per la ferrovia Cumana.

Il Municipio intanto consegnerà per soli tre anni la spianata detta *Malva* alla Casa Armstrong per darle agio di cominciare subito le costruzioni navali, e di procedere immediatamente alla costruzione del cantiere.

Trascorsi sei mesi dalla stipula della convenzione, senza che sieno stati iniziati i lavori del cantiere suddetto, il Municipio sarà in diritto di incamerare la cauzione di lire 50 mila versata nella Cassa comunale.

Dopo tre anni, la Casa Armstrong dovrà riconsegnare al Municipio, nel pristino stato, la contrada *Malva*.

È quasi inutile fare osservare che queste stipulazioni contrattuali fra il Municipio di Pozzuoli e la Casa Armstrong suppongono un precedente contratto, già conchiuso fra la stessa Casa e il Governo

Onorificenze. — Sulla proposta di S. E. il Ministro dei lavori pubblici, furono recentemente nominati e promossi nell'Ordine della Corona d'Italia i seguenti funzionari:

1 Nell'Amministrazione delle ferrovie Alta Italia:

Commendatore: Bachelet Adolfo.

Uffiziali: Chiazzari Orazio — Bopolo Alessandro — Panizza Giovanni — Perucca Bartolomeo — Ottolenghi Vittorio — G. Molinari — Bianco — Bottari.

Cavalieri: Bossi Luigi — Inversini Francesco — Garibaldi Pietro — Mantelli Pietro — Rapazzini Enrico — Salvi Battista — Giambruni Pietro — Ovazza Emilio — Viarana Angelo — De Seras Cesare — Porta Giuseppe — De Galateo Antonio — Fusarini Antonino — Tiboldi Carlo — Valvassori Cesare — Biagi Antonio — Goria Merope.

2. Nell'Amministrazione delle Strade ferrate Romane:

Uffiziali. Prigent Eugenio — Downie Tommaso — Danielli Giuseppe.

Cavalieri: Ciampi Michele — Bellini Gaetano — Martini Ersilio — Giovannini Samuele — Martini Emilio — Mandolini Oreste — Plancher Enrico — Raffanini Giulio.

3. Nell'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali:

Cavalieri: Mondino Eugenio — Cgiappella Felice — Coggiola Edoardo — Guarnaccia Carlo — Rosso Giuseppe — Borgese Giovanni — De Santis Antonio — Berruti Giuseppe — Viterbo Luigi.

4. Nell'Amministrazione delle Strade ferrate Sarde:

Cavalieri: Besso Beniamino — Spagna Pietro.

— Il sig. comm. Mari, vice-direttore delle Ferrovie Romane, è stato nominato dal Ministro dei lavori pubblici, cavaliere nell'Ordine Mauriziano.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poche o nulle furono anche nella scorsa settimana le operazioni nei valori ferroviari. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero piuttosto ferme sul 660 e 664; più ferme le Obbligazioni relative da 307.75 a 309.75; invariati i Boni a 549.

PAGAMENTI

Ferrovie Torino-Pinerolo-Torre Pellice — Il Consiglio d'amministrazione avendo fissato il dividendo semestrale in L. 11 tanto sulle 11221 Azioni Torino-Pinerolo, 1.a serie, quanto sulle 6000 Azioni Torino-Torre Pellice, 2.a serie, nonchè quelle di L. 6.75 sulle 779 Azioni di godimento, i signori azionisti potranno riscuoterli presentando i loro tagliandi, disposti per ordine numerico, al Banco Sconto e Sete in Torino cominciando col giorno di lunedì 26 gennaio 1885.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Pisa (4 febbraio). — Costruzione del piano stradale da servire all'impianto di una tramvia a vapore da Calci a Navacchio. Importo L. 72,260.16. Fat. al 9 febbraio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Perugia (5 febbraio - esp. def.). — Novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885) del tronco della strada nazionale n. 46 dalla Stazione ferroviaria di Foligno ad Ancona, compreso fra la predetta Stazione ed il confine fra le due provincie di Perugia e di Macerata, della lunghezza di m. 26,669.79, escluse le traverse di Casenuove e Colfiorito. Importo ridotto a L. 9,490.88; dep. L. 2,000; def. 1[2 canone.

Prefettura di Molise (5 febbraio). — Triennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885) del 1.o tratto della strada nazionale degli Abruzzi, dal quadrivio presso la Stazione ferroviaria di Caianello al ponte di 25 archi sul Volturno. Importo L. 20,000 annue; dep. provv. L. 2,000; def. 1[2 canone; fat. a giorni 15.

Municipio di Vico Garganico (6 febbraio). — Costruzione d'un edifizio ad uso di scuole elementari. Importo L. 55,565.10; dep. provv. L. 5,000; def. L. 10,000; fat. al 25 febbraio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Messina (13 febbraio - esp. def.) — Costruzione della variante Cecè lungo il tronco della strada naz. da Termini a Taormina. Importo ridotto a L. 84,005.32; dep. provv. L. 6,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Firenze (13 febbraio - esp. def.) — Quinquennale manutenzione del tronco di strada naz. n. 41, da Firenze a Bologna. Importo ridotto a L. 17,705.79 annue; dep. provv. L. 2,500; def. 1[2 canone.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Grosseto (14 febbraio). — Opere e provviste per la definitiva inalveazione del fiume Bruna dall'argine delle Pietre bianche alla botta di Raspollino e del torrente Sovata. Importo L. 206,900; dep. provv. L. 10,000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sondrio (14 febbraio; fat.) — Novennale manutenzione del tronco di strada naz. n. 5 dello Stelvio. Importo ridotto a L. 24,463.37 annue; dep. il decimo.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte sul torrente Pecoraro per la ferrovia Napoli-Foggia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

49ª SETTIMANA. — *Dal 3 al 9 dicembre* 1884

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	690,639.60	401 07
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	593,755.27	344.81
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 96,884.33	+ 56.26
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	26,194,380.19	15 211.60
Introiti corrisp. nel 1883	1,614.18	24,504,453.88	15,180.74
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+107.82	+1,689,926.31	— 30.86

RETE CALABRO-SICULA	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884.	1,473.—	276,013.15	187.38
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	256,664.94	186.39
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+ 96.—	+ 19,348.21	+ —.99
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,413.79	11,497,284.95	8,132.24
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,358.41	11,690,228.88	8,605.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 55.38	— 192,943.93	— 473 58

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1884

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	12,691.82	355.01	13,046.83
Torino-Lanzo . » 32	31,260.09	6,750.40	38,010.49
Settimo-Rivarolo » 23	13,048.03	6,510.54	19,558.57
Santhià-Biella . » 30	27,929.27	19,733.67	47,662.94
Fossano-Mondovì » 24	3,675.45	»	3,675.45
Sassi-Superga . . » 3	36,204.80	»	36,204.80
	124,809.46	33,349.62	158,159.08

Strade Ferrate Romane

41ª SETTIMANA — *Dall' 8 al 14 ottobre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,686,098	581,459.17	18,030.73
Settimana corrisp. del 1883.	1,384	683,169.25	21,153.31
Differenza (in più . . .	2,098	—	—
Differenza (in meno . . .	—	101,710.08	3,122.58
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 7 ottobre 1884 .	1,686.098	27,044,253.89	20,383.59
Periodo corr. 1883	1,684	27,151,743.59	20,505.31
Aumento	2,098	—	—
Diminuzione	—	107,489.70	121.72

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 gennaio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	14,122.05	1,254.35	2,021.35	424.90	2,993.30
Bagagli	235.05	35,75	16.35	1.75	28.50
Merci G. V. . . .	1,728.25	172.25	154.50	7.40	206.15
Merci P. V. . . .	6,959.60	1,148.85	1,025.90	1,203.45	1,867.30
Totali . . .	23,044.97	2,611.20	3,218.10	1,637.50	5,095.75

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	27,900	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,600	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	58,300	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	50,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	242,500	»
OTTONE da rifondere	»	15,200	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	9,900	»
ZINCO da rifondere	»	7,000	»
N. 23 Assi sciolti a gomito fuori uso	»	3,000	»
GHISA da rifondere	»	72,000	»
GOMMA elastica fuori servizio . .	»	1,200	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **10 Febbraio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Gennaio 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	313
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	16
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotí* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrasia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Fino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro		Lunghezza metr
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara-Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	43
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Sira* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	427
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	181
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sui *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	105
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina.	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	31
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	93

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — (L) *Ad arco.*

(Segue).

		Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietral*[illegible] *orcone*, *La*[illegible]*ino*, *Rieti*, [illegible], *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7711
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	735
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2409
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	395
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2100
Id. id. per le officine di	Castellammare e Savona	12291

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 51 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 832 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de Janvier 1885:

Théodora, comédienne et impératrice, drame historique original en cinq actes, par Watts Phillips, Esq.

Biographie. Critique littéraire. — Pope et ses œuvres.

Économie politique et sociale — De la nature de la démocratie.

Roman. — Le bien d'autrui (1.er extrait).

Histoire naturelle. — La coloration dans les Fleurs et chez les Insectes.

Jurisprudence. Législation — Une leçon de justice en Angleterre.

Travaux publics. Chemins de fer. Finances. — M. G. Cavaignac, députè, et le Réseau de l'État. — Poésies.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux arts, du commerce, etc.*

Correspondance d'Orient. — France et Angleterre en Orient. — Soudan — l'Etapes fortifiées — La poussée chinoise — Le nihilisme célestial — Les moustiques — La Russie et la jonction des réseaux du Balkan — Les sectes musulmanes du nord de l'Afrique et les conférences du cap. [illegible]ine Ney — Intrigues allemandes — La mission du docteur Rouire et le lac Triton.

Correspondance d'Allemagne — Les menées du socialisme — L'opposition au Reichstag — M. Lessing et ses *Nuits de Noël* — Le triomphe de M. Baumbach — Nouveautés dramatiques: Rosen, Wildenbruck, Raimund, Morre, Paul Lindau, Lubliner, Harwath et Jokai — L'*Art en Autriche*, par le docteur Lauser.

Correspondance d'Italie. — Italie et Angleterre — Deux cours de caveçon — Expulsion de Berlin de M. Cirmeni, correspondant du *Diritto* — Trieste et Gène — Un épouvantail — Zulah — Une porte impossible à fermer — Assab et l'expédition italienne — L'honneur national — Le prince Napoléon à Naples — Les prophéties du Dantes.

Correspondance de Londres — Mort de l'évêque de Londres — Agriculture coopérative — Le maharajah d'Ubuitpur — Un dresseur de chevaux australien — La journée de vingt-quatre heures — Sociétés de musique — Pantomimes de Noël — Un village japonais.

Correspondance d'Espagne. — Tremblements de terre — Les relations diplomatiques avec l'Allemagne colonisatrice — La dernière saison théâtrale.

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

Messina, Palermo, Roma, Salerno

Bergamo, Busalla, Cagliari, Cercina (Firenze)

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale** — **TORINO**.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

Medaglia d'oro all'Esposizione di Milano
Diploma d'Onore all'Esposizione di Torino

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Torino, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1884
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 4 Febbraio 1885. — Num. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1883

(Contin. e fine — Vedi n. 4).

Il capo quarto tratta della giurisprudenza ferroviaria. Da analogo prospetto, nel quale sono state classificate le sentenze in materia di contravvenzione al regolamento di polizia ferroviaria, comunicate dal Ministero di grazia e giustizia e dei culti, si rileva che anche il numero di esse nel decorso anno è alquanto diminuito in confronto dell'anno precedente.

A questa diminuzione che raggiunge la non lieve cifra di 93 sentenze, delle quali 38 di condanna e 55 d'assoluzione, hanno contribuito le reti ferroviarie dell' Alta Italia, Romane e Calabro-Sicule. Nelle sole Meridionali e Sarde si osserva un aumento di 126 sentenze, di cui 94 di condanna e 32 di assoluzione.

Considerando ora la divisione per categorie si ha un piccolo aumento nella prima e terza (introduzione e transito abusivo, tariffe e norme per i trasporti), ed un'importante diminuzione in tutte le altre (abbandono d'animali e pascolo abusivo, danni alla ferrovia ed attentati contro la sicurezza dei convogli, costruzioni, depositi, ecc., ed altre contravvenzioni diverse) col massimo di 108 nella 2ª categoria, di cui 58 di condanna e 50 di assoluzione.

Nel complesso adunque, non ostante l'apertura all'esercizio di altri 418 chilometri, si può rimaner soddisfatti del risultato di questa statistica, poichè essa dimostra un miglioramento abbastanza notevole, specialmente per quelle contravvenzioni, che potrebbero avere conseguenze gravissime per la sicurezza del servizio e dei viaggiatori.

Il capo quinto riguarda il personale dei Commissariati per la sorveglianza e sindacato governativo dell'esercizio delle strade ferrate.

Durante l'anno 1883 non venne fatta alcuna variazione alla pianta numerica del personale dei Commissariati, approvata con decreto Reale 11 gennaio 1874, n. 1,780. Però, stante la ristrettezza del personale stesso di fronte all'aumento di ben 2720 chilometri di nuove ferrovie aperte al pubblico servizio dal 1° gennaio 1874 a tutto il 1883, ed alla sorveglianza di chilometri 1500 di tramways a vapore per quanto concerne la sicurezza segnatamente del servizio delle locomotive, si rese necessario di mantenere applicati temporariamente ai Commissariati, alcuni ingegneri ed assistenti del personale delle costruzioni ferroviarie, i quali ebbero ad attendere più specialmente alla sorveglianza delle opere di ampliamento e di straordinario mantenimento eseguite per conto dello Stato dalle Amministrazioni esercenti le reti ferroviarie demaniali.

Le somme per le spese di sorveglianza, stanziate nel bilancio 1883, comprese quelle per il Commissariato speciale di revisione per la gestione delle ferrovie Romane, stabilito a senso dell'art. 24 della Convenzione approvata con Regio decreto 11 ottobre 1866, n. 3327 furono:

per stipendi e indennità per spese d'ufficio	L.	354,300 »
per indennità di residenza agli impiegati ed inservienti con sede stabile in Roma (legge 7 luglio 1876, n. 3212)	»	7,300 »
per aumento del 10 per cento agli impiegati dei Commissariati, i quali hanno compiuto il sessennio nel grado e classe senza aumento di stipendio (Regi decreti 31 dicembre 1876 e 28 gennaio 1880, n. 3628 e 5539)	»	6,989.85
Totale spese fisse . . .	L.	368,589.85
Per spese variabili	»	55,000 »
Totale . . .	L.	423,589.85

Questa spesa di lire 423,589.85 trova in parte riscontro nel bilancio dell'entrata pel 1884-85 al capitolo 50 articolo 6, *per spese di sorveglianza all'esercizio pagate dalle Amministrazioni esercenti*.

Secondo la legge 5 luglio 1882, n. 874, per l'ordinamento del Corpo del Genio civile, nel personale tecnico dei Commissariati per la sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate vennero, durante l'anno 1883, fatte le seguenti nomine e promozioni:

Un commissario tecnico di 1.a classe, promosso per merito ingegnere capo dalla 2.a alla 1.a classe nel Genio civile;

Tre sotto commissari-tecnici di 1.a classe, nominati ingegneri capi di 2.a classe nel Genio civile;

Cinque sotto-commissari tecnici di 3.a classe, nominati ingegneri di 1.a classe nel Genio civile;

Due ingegneri di manutenzione e locomozione di 1.a classe, promossi dalla 2.a alla 1.a classe nel Genio civile;

Un ingegnere di manutenzione e locomozione di 1.a classe, nominato ingegnere di 1.a classe nel Genio civile;

Due ingegneri di manutenzione e locomozione di 1.a classe, nominati ingegneri di 2.a classe nel Genio civile;

Due ingegneri di manutenzione e locomozione di 2.a classe, nominati ingegneri di 3.a classe nel Genio civile;

Due ingegneri di manutenzione e locomozione di 3.a classe, promossi dalla 3.a alla 2.a classe nel Genio civile;

Tre ingegneri di manutenzione e locomozione di 3.a classe, nominati ingegneri di 3.a classe nel Genio civile;

Quattro ingegneri allievi, nominati nello stesso grado nel Corpo del Genio civile;

Uno scrivano disegnatore straordinario, venne nominato ufficiale d'ordine nel Genio civile;

Un inserviente promosso dalla 2.a alla 1.a classe.

— La Relazione dell'on. Valsecchi così conchiude:

« Rimane ora a provvedere ad una migliore sistemazione del personale per la parte amministrativa, per il sindacato e la sorveglianza governativa dell'esercizio delle strade ferrate del regno; ma per ora si attende di vedere risoluto dal Parlamenento il grave problema dell'esercizio ferroviario che dal Governo gli venne sottoposto col disegno di legge stato presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 5 maggio 1884 ».

LE CONVENZIONI FERROVIARIE
alla Camera dei deputati

Ripigliando, al punto in cui abbiamo lasciato nel n. 4 del *Monitore*, il resoconto della discussione delle Convenzioni ferroviarie alla Camera, troviamo che questa nella seduta del 26 gennaio ha approvato, senza noteveli incidenti, i seguenti articoli:

« Art. 27. — Per raccogliere il capitale necessario alla costruzione delle nuove linee la Società dovrà, a richiesta del Governo, creare obbligazioni del valore nominale di 500 lire ciascuna, fruttanti l'interesse del 3 0[0, ammortizzabili in 90 anni ai termini dell'articolo seguente, pagabili in Italia e nelle piazze estere che verranno designate d'accordo fra la Soci..à ed il Ministero del tesoro.

« Le obbligazioni saranno alienate previo il consenso del Ministro del tesoro, il quale determinerà, di concerto col Ministro dei lavori pubblici, la somma capitale di ciascuna emissione.

« Il Ministro del tesoro approverà il saggio e le modalità dell'emissione e potrà dare le disposizioni necessarie per provvedere nel modo migliore ed anche direttamente, quando lo reputasse necessario, al collocamento delle obbligazioni.

« Le spese effettive di fabbricazione dei titoli e relativi bolli, saranno imputate al fondo ricavato dalla vendita delle obbligazioni ».

« Art. 28. — Il Governo garantisce il pagamento degli interessi e dell'ammortamento del capitale. L'ammortamento delle obbligazioni comincierà coll'anno 1896. Finchè durerà il presente contratto, il servizio dei pagamenti sarà fatto a cura della Società ».

« Art. 29. — Quindici giorni prima della scadenza di ciascun semestre, il Ministero del tesoro fornirà alla Società i fondi necessari al pagamento degli interessi ed a suo tempo per l'ammortamento delle obbligazioni; la provvigione pei detti pagamenti, sia all'interno che all'estero, è fissata ad un quarto per cento.

« Qualora le spese di cambio per i pagamenti fatti all'estero presentassero delle differenze in più od in meno in confronto delle somme anticipate dal Governo, queste differenze saranno regolate e pagate alla fine di ogni semestre all'appoggio di documenti che ne comprovino la esattezza.

« L'importo delle cedole delle obbligazioni prescritte e perente sarà devoluto allo Stato ».

« Art. 30. — Alla fine di ciascun semestre la Società darà l'elenco al Ministero del tesoro dei pagamenti fatti nel semestre sulle avute anticipazioni, e le somme sopravanzate saranno dalla Società stessa tenute in conto delle anticipazioni da farsi pel semestre susseguente.

Qualora all'atto dei pagamenti del semestre corrente venissero richiesti dagli aventi diritto i pagamenti arretrati relativi ai semestri precedenti non ancora prescritti, il Ministero del tesoro, sulla domanda che ne fosse fatta dalla Società, fornirà subito i fondi occorrenti ».

« Art. 31. — Le somme ricavate dall'alienazione delle obbligazioni saranno versate, e resteranno, fino al loro impiego, come è prescritto nel presente contratto, depositate nelle Casse dello Stato ».

« Art. 32. — (Paragrafo sostituito). Qualora *il Governo creda che non si possano* alienare le obbligazioni ad un saggio conveniente, la Società, dietro un preavviso di due mesi fatto dal Ministero del tesoro, provvederà con mezzi proprii alle costruzioni, delle quali essa fosse incaricata, fino alla somma di cinquanta milioni (50,000,000) di lire.

« Il rimborso delle fatte anticipazioni dovrà aver luogo al più tardi entro un anno dalla fine di ciascun mese in cui i pagamenti furono eseguiti, a meno che non intervengano nuovi accordi per la proroga di tutto o di parte del rimborso od anche per nuove anticipazioni ».

« Art. 33. — L'interesse annuo da corrispondersi dal tesoro sulle anticipazioni di cui sopra, verrà ragguagliato su quello del Consolidato italiano cinque per cento a contanti, del mese anteriore al preavviso, e sarà pagato alla scadenza di ogni trimestre.

« Il corso del Consolidato sarà valutato secondo le nor-

me fissate dal regolamento 27 dicembre 1882 per la esecuzione del Codice di commercio, cioè si prenderà la media giornaliera generale al contante del corso del Consolidato cinque per cento, fatta dalla Camera di commercio di Roma, e si determinerà, in base a questa, la media risultante per il mese, detraendo la parte d'interesse decorso dopo la scadenza dell' ultima cedola ».

« Art. 34. — La Società dovrà anche emettere ed alienare obbligazioni, a forma degli articoli 27 e 28, per la parte della spesa che incombe alle Provincie, ai Comuni ed agli enti interessati, purchè la domanda di questi abbia ottenuto l'approvazione del Governo, che ne garantirà il servizio dell'interesse e dell'ammortizzamento.

Il prodotto della vendita delle obbligazioni suddette dovrà essere versato nelle Casse del tesoro, in aumento del deposito di cui all'art. 31 ».

« Art. 35. — Per affrettare la costruzione delle nuove strade ferrate, la Società potrà valersi del materiale rotabile, nella misura che verrà dal Governo riconosciuta adeguata e ne pagherà il nolo in ragione di lire dodici (12) al giorno per ciascuna locomotiva, e di settantacinque (75) centesimi al giorno per ciascun veicolo. Detto nolo verrà ripartito per sette ottavi alla Cassa per gli aumenti patrimoniali ed un ottavo al fondo di riserva pel rinnovamento del materiale rotabile.

La percorrenza del materiale contemplato nel presente articolo non sarà compresa nella percorrenza annuale del materiale rotabile destinato al traffico di cui all'art. 19 del capitolato ».

« Art. 36. — Le somme portate ai fondi di riserva della Società, ordinari e straordinari, non saranno soggette alla tassa di ricchezza mobile finchè non vengano distribuite agli azionisti come interesse e dividendo ».

« Art. 37. — Ai prodotti di quei treni viaggiatori, che la Società organizzasse coll'annuenza del Governo pei servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali, o in occasione di mercati di importanza, con velocità di corsa non eccedente i trenta chilometri l'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità ».

« Art. 38. — La Società dovrà riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e a piccola velocità stabilite dalle leggi dello Stato ed effettuarne il versamento a termini delle leggi stesse.

« Pagherà inoltre direttamente all' erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dagli impiegati, salvo la rivalsa verso i medesimi.

« Essa, dentro i 15 giorni dalla scadenza d' ogni mese, verserà nelle tesorerie indicate all' art. 25, le somme ritenute per detto titolo sulle paghe degli impiegati, dandone conto ai delegati del Governo ».

Nella seduta del 27 gennaio, dopo alcune osservazioni di *Lazzaro*, *Favale* e *Nervo*, vennero approvati gli articoli 39 e 40, così concepiti:

« 39. Le linee ferroviarie, le Stazioni e le loro dipendenze saranno considerate come poste fuori del recinto daziario delle città e dei Comuni chiusi.

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle Stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo ».

« 40. Il presente contratto, l'atto costitutivo della Società e tutti i contratti ed atti qualsiansi, che saranno da questa stipulati, relativi esclusivamente all'esercizio delle linee cui si riferisce il presente contratto e relativo capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Saranno pure esenti dal diritto di bollo e registro tutti gli atti regolamentari d' interesse esclusivamente interno della Società.

I contratti relativi alla costruzione delle nuove linee non godranno dell'esenzione di cui sopra ».

Si passava quindi alla discussione del seguente articolo:

« 41. Al cessare del contratto, la Società dovrà rivendere allo Stato, e lo Stato dovrà riacquistare, tutto il materiale rotabile e di esercizio, nonchè tale quantità di approvvigionamenti che non ecceda i bisogni del servizio per il periodo di diciotto mesi.

Il materiale rotabile e d'esercizio sarà valutato al prezzo d'acquisto diminuito però delle perdite e del deprezzamento che avesse subito per difetto di manutenzione, da determinarsi secondo l'allegato *C* ».

L' allegato *C* contiene le norme per la valutazione del materiale rotabile, del materiale d' esercizio e degli approvvigionamenti.

Presero parte alla discussione gli on. *Rinaldi*, *Indelli*, *Curioni* e *Baccarini*, il quale ultimo propose un emendamento nel senso che lo Stato dovesse ricomprare dalla Società a prezzo di stima; ed osservò che l'allegato *C* riesce a pochi intelligibile per i calcoli matematici in esso contenuti, calcoli poi, che pur essendo esatti, partono dal principio falso che un veicolo debba considerarsi nuovo dopo 20 anni, solo perchè riverniciato.

Dopo spiegazioni di *Curioni* e di *Genala*, insistendo *Baccarini* nella proposta dell'emendamento, si procede all'appello nominale, e l'emendamento risulta respinto con 165 voti contro 92, e si dichiara approvato l'articolo 41 e l'allegato *C* comune alle tre reti.

La Camera ha quindi approvato senza notevoli incidenti i seguenti articoli:

« Art. 42. — Il pagamento del materiale rotabile e di esercizio e degli approvvigionamenti, fino alla concorrenza di centotrentacinque milioni (135,000,000) di lire o di quella maggior somma che sarà stata pagata dalla Società come prezzo del materiale rotabile e d' esercizio al principio del contratto, dedotto l' importare delle perdite e del deprezzamento di cui all'art. 41, verrà eseguito, mediante danaro, in una o più rate dentro un anno dalla cessazione del contratto.

« Sulle dette somme decorrerà a favore della Società l' interesse del cinque per cento al netto dall' imposta di ricchezza mobile, dalla cessazione del contratto fino al giorno del pagamento.

« In pagamento e a saldo del materiale acquistato dalla Società, *sia* mediante la Cassa per gli aumenti patrimoniali *ai termini dell' art.* 21 *del presente contratto*, *sia* con obbligazioni per nuove costruzioni *ai termini dell' art.* 71 *del Capitolato*, lo Stato assumerà in luogo e vece della Società il residuo debito delle Obbligazioni emesse per l'acquisto del materiale medesimo, e la Società ne rimarrà interamente esonerata.

« Art. 43. — In caso d' inosservanza, imputabile alla Società esercente, delle prescrizioni del Governo in tempo

di guerra, il Governo, oltre ai provvedimenti di cui all'art. 255 della legge sui lavori pubblici, avrà il diritto di pronunciare la decadenza del presente contratto.

« Inoltre nel caso di mancato pagamento delle somme dovute allo Stato, o di grave e continuata compromissione della sicurezza e regolarità del servizio, che siano imputabili alla Società, il Governo, invitata inutilmente la Società a provvedervi, avrà facoltà di provvedervi d'ufficio, a spese ed a carico della Società stessa, e quando questa non ottemperi alle ingiunzioni del Governo, lo stesso, dopo trascorsi almeno 15 giorni da una formale ingiunzione rimasta senza effetto, avrà diritto di pronunciare la decadenza suddetta.

« In ciascuno dei casi suespressi, la decadenza sarà pronunciata mediante decreto Reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

« Pronunciata la decadenza, il Governo avrà facoltà di compiere tutti quegli altri atti che valgano ad assicurare la regolare continuazione del servizio.

« Art. 44. — Tutto il materiale rotabile e di esercizio e tutti gli approvvigionamenti di proprietà della Società rimarranno vincolati verso lo Stato a cauzione della piena esecuzione del presente contratto in ogni sua parte e dei danni che dall'inosservanza di qualsivoglia disposizione del medesimo per parte della Società potessero derivare allo Stato.

« Art. 45. — Si dà atto che i concessionari hanno comprovato di aver depositato nelle casse erariali seicento settantacinque mila (675,000) lire di rendita consolidata italiana cinque per cento a titolo di cauzione provvisoria, la quale sarà restituita ai concessionari medesimi all'atto del primo versamento di cui all'art. 12.

« Questa cauzione sarà perduta dai concessionari stessi e devoluta in proprietà dello Stato se, promulgata la legge che approva il presente contratto, essi non avranno adempiuto integralmente agli obblighi assunti.

« Art. 46. — Il presente contratto non sarà valido nè definitivo se non dopo che sarà stato sanzionato per legge.

« Qualora questa legge non venisse promulgata tre mesi prima del 1° gennaio 1885, il presente contratto entrerà in vigore il 1° luglio dello stesso anno, e in questo caso s'intenderanno ritardate di sei mesi le scadenze di cui agli articoli 6 e 12 del contratto stesso.

« Non potendosi, per difetto di approvazione legislativa, attuare il presente contratto a partire dal 1° luglio 1885, il medesimo si riterrà come non avvenuto, e le parti s'intenderanno prosciolte da ogni obbligo relativo ».

ARTICOLI ADDIZIONALI.

Art. *A*. — La Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, salvo al Governo la facoltà di alienare lo stabilimento di Pietrarsa o cederne ad altri l'esercizio, senza che la Società abbia diritto a compenso per questa vendita o cessione.

Art. *B*. — La Società dovrà assumere, a richiesta del Governo, il servizio cumulativo marittimo fra la rete Sicula e la rete Mediterranea, attraverso lo stretto di Messina.

Nelle sedute del 29, del 30 e del 31 gennaio, ed in quella del 2 corrente la Camera proseguiva nella discussione degli articoli del Capitolato per la Mediterranea.

Non torna possibile a noi il dare nel *Monitore* un resoconto particolareggiato di questa discussione, nè tampoco trascrivere qui il testo letterale di tutti gli articoli approvati come abbiamo fatto pel contratto.

La natura del nostro giornale, il desiderio che abbiamo di riferire in ogni numero quanto si fece alla Camera nella settimana che passiamo a rassegna, e la sollecitudine con cui il Parlamento procede nelle attuali discussioni ferroviarie, ci concedono tutt'al più di sommariamente accennare alle materie contemplate dagli articoli già approvati del capitolato, rilevando, ove occorra, i più importanti e notevoli incidenti del lavoro parlamentare.

Seguendo pertanto questo sistema, notiamo che al levarsi della seduta del 2 corrente la Camera aveva già approvati i primi 78 articoli del capitolato per la Mediterranea, eccettuati però l'art. 21 e quelli compresi dal 37 al 44.

La discussione dell'art. 21, il quale prescrive che si debba, a parità di condizione, preferire l'industria nazionale per la provvista del materiale fisso e mobile, venne sospesa in seguito alla viva opposizione sostenuta dagli onorevoli *Baccarini* e *Maffi*, che proposero emendamenti, *Demaria*, che propose la sospensiva, *Giolitti* e *Giordano*, che richiedevano una più esplicita redazione dell'articolo.

Stante la gravità della disposizione di quest'articolo e la indiscutibile competenza ed autorità di parecchi fra gli oppositori, l'on. *Laporta* accettava che gli emendamenti venissero mandati alla Commissione, e venisse intanto sospesa ogni deliberazione al riguardo.

Gli articoli poi compresi dal 37 al 44 furono pure lasciati in sospeso, siccome quelli riferentisi alle tariffe.

Le materie, regolate dagli articoli che furono, come sopra dicemmo, approvati a tutto il 2 corrente, riguardano: la composizione della rete Mediterranea; l'obbligo del concessionario di esercitare, dietro richiesta del Governo, con speciali condizioni, le linee dello Stato che non fossero collegate colla rete concessa, non che quelle appartenenti a terzi; il diritto di prelazione dato al concessionario stesso di esercitare, a parità di condizioni cogli altri concorrenti, le nuove strade che attraverseranno la sua rete; la consegna delle linee; la vendita e consegna del materiale rotabile di quello d'esercizio e degli approvvigionamenti; le norme e condizioni di esercizio; il trasporto delle truppe; le provviste di combustibile da tenersi in magazzino; gli orari, la velocità, qualità e frequenza dei treni sulle linee; i servizi cumulativi; i servizi di buffet ed altri nelle Stazioni; la concessione dei binari di diramazione ed i passaggi sulle linee; i diritti del Governo sulle ferrovie pei servizi militari in tempo di guerra e di pace; l'obbligo pel concessionario di servirsi del personale italiano; le Casse pensioni e di soccorso; l'istituzione di scuole per l'istruzione del personale tecnico; i trasporti; le spese, i fondi di riserva ed i prodotti; ed infine l'esercizio delle nuove linee.

IL CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO
fra gli Agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia

Come è abitudine nostra, crediamo opportuno di far conoscere ai lettori, nelle parti sue principali, il resoconto che la Presidenza del Comitato di mutuo soccorso fra gl

agenti delle ferrovie dell'Alta Italia ci ha inviato relativamente al 1° semestre 1884.

L'importante istituzione, cui il detto resoconto si riferisce, interessa troppo una numerosa e benemerita classe di funzionari addetti alle Ferrovie perchè noi non abbiamo a seguire con amorosa cura tutto quanto la riflette.

La Presidenza avverte anzitutto che, allo scopo di soddisfare alle esigenze della legge 8 luglio 1883, n. 1455 (serie 3a) la quale prescrive la decorrenza dell'anno finanziario dal 1° luglio al 30 giugno successivo, il Consorzio fu obbligato, per gli effetti del bilancio, a stabilire la contabilità del 1° semestre dell'anno 1884 affatto distinta da quella del 2° semestre, che deve far parte dell'anno finanziario 1884-85.

Che per conseguenza, ed in seguito anche ad analoghe disposizioni impartite dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, il Sodalizio provvide colla pubblicazione del Resoconto del 1° semestre 1884 a regolarizzare la propria contabilità in modo conforme allo spirito della sovracitata legge.

Accennando poi alle condizioni della Istituzione, la Presidenza nota che nulla al proposito vi sarebbe da aggiungere alle considerazioni premesse all'ultimo Resoconto, perocchè le attività procedettero di pari passo colle esigenze di maggiori spese dovute al sempre crescente sviluppo della rete ferroviaria, portante per conseguenza un aumento nel personale e nei soccorsi per malattie e rinnovabili, un ampliamento del servizio sanitario ed un più sensibile dispendio per indennità di medicinali e spese funerarie.

Non tralascia però, nel suo resoconto, l'onorevole Presidenza, di rilevare, che, mentre gl'introiti per le ritenute si mantennero nelle proporzioni pressochè identiche per tutti i servizi, quelli del traffico soltanto subirono, nel 1° semestre 1884, un lieve aumento. E da ciò prende occasione la Presidenza per ritornare sulle osservazioni, da essa altre volte fatte, relativamente allo squilibrio fra i versamenti fatti dal servizio del traffico e gli utili che esso ne ritrae, notando come i sussidi ordinarii per malattia, i quali perdurano quasi sempre costanti pei servizi centrali e della manutenzione e lavori, abbiano invece subìto una diminuzione pel traffico, ed un aumento pel servizio della trazione e materiale.

In ordine ai sussidi straordinari risulta dal resoconto in esame che essi diminuirono nel 1° semestre 1884 di lire 2,000; cifra questa non disprezzabile certamente ove si rammenti al lettore che il Comitato con deliberazione presa nella 47a adunanza delli 28 dicembre 1881 portava un notevole allargamento alla misura per la liquidazione di tali sussidii, estendendoli agli agenti messi in quiescenza per ferite riportate in servizio, ed in caso di loro morte, alle loro vedove ed ai loro orfani.

La Presidenza poi, dati alcuni cenni riguardo ai sussidii rinnovabili che nel più volte menzionato semestre risultano ascesi a 1355 con un aumento di 70 in confronto della situazione al 31 dicembre 1883, ed al servizio sanitario, che per aumento di 33 medici, importò una maggiore spesa di lire 1513, rileva che sensibile fu l'aumento delle indennità per medicinali, spiegandone le ragioni, e punto lamentando il fatto, come quello che dimostra che l'Istituzione tende sempre più ragionevolmente ed equamente a conseguire il filantropico scopo per cui venne creata.

La Presidenza passa finalmente a dar conto del modo in cui vennero impiegati, man mano che si resero disponibili, i fondi, i quali furono investiti in cartelle di rendita dello Stato 5 0/0: e fatti altri brevi rilievi riguardo alla percentuale, conchiude coll'esprimere la sua ferma fiducia che l'Associazione potrà per lungo periodo di tempo far fronte ai proprii bisogni senza pregiudizio del fondo esistente.

Ciò premesso, ecco i risultati dell'esercizio del 1° semestre 1884:

Attivo.

Fondo del Consorzio al 1° gennaio 1884	L.	1,388,581.32
Entrate del 1° semestre 1884:		
Proventi delle ritenute normali . . .	»	129,152.73
» delle multe . , ...	»	28,765.57
50 0/0 sulle assenze	»	1,513.15
Contributo dell'Amministrazione del 50 0/0 sulle ritenute normali	»	64,576.37
Prodotto dell'impiego fondi	»	35,901.50
Id. vendita oggetti rinvenuti lungo le linee od abbandonati	»	2,155.84
Introiti diversi	»	2,106.51
Rendita acquistata L. 4,035 del costo complessivo di	»	75,845.32
Totale . . .	L.	1,728,598.31

Passivo.

Spese. — Sussidi ordinari di malattia	L.	49,714.02
Sussidi straordinari	»	7,342.10
Id. rinnovabili	»	122,627.65
Retribuzione ai medici-chirurghi . . .	»	24,053.77
Indennità per medicinali	»	1,806.89
Trasporti di agenti all'ospedale . . .	»	44.95
Spese funerarie	»	4,500.00
Id. per apparati ortopedici	»	634 85
Id. diverse	»	161.09
Costo di lire 4,035 rendita acquistata .	»	75,845.32
Fondo del Consorzio al 30 giugno 1884	»	1,441,867.67
Totale . . .	L.	1,728,598.31

Le cifre sovra riportate, nonchè quelle indicanti il numero dei medici curanti, dei sussidiati delle varie categorie, e dei compartecipanti al Consorzio negli anni finanziari decorsi dal 1876 al giugno 1884, trovansi poi nel Resoconto minutamente spiegate negli allegati, e fra questi, forse presenta maggiore interesse pei nostri lettori quello indicante i valori che formano il fondo del Consorzio al 30 giugno 1884.

Questo fondo risulta così composto: di n. 121 certificati del Debito pubblico del Regno d'Italia, della rendita complessiva di lire 49,030, corrispondente a lire 839,297.19 di capitale; di 1930 Obbligazioni delle Strade ferrate del Sud d'Austria importanti un capitale di lire 502,975.05; di 265 Obbligazioni della Pontebba per un capitale di lire 89,570; di 2 Obbligazioni del prestito Austro-Ungarico per un capitale di lire 5,185.18; di 2 Azioni della Società

anonima esterna cooperativa di consumo fra gli impiegati delle S. F. A. I. residenti in Milano per un capitale di lire 70; e finalmente di una rimanenza in cassa di lire 4,770.20.

Ed ora, dopo questi brevi cenni non resta a noi che di augurare al Consorzio un lungo e prospero avvenire, quale si merita pel suo filantropico scopo, e quale ci fa presagire l'intelligente e zelante opera di coloro che ne sono preposti all'Amministrazione.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Siamo lieti di constatare che, nonostante il ristagno degli affari in generale e specialmente quello dell' importazione dei carboni, in causa delle tristi condizioni igieniche del passato anno, si ebbe a verificare nel 1884, nel movimento di carico eseguito dalle ferrovie dell' Alta Italia agli scali marittimi del porto di Genova, un sensibile aumento a confronto del precedente anno 1883.

La prova di quanto diciamo si ha nel seguente specchietto, di cui possiamo garantirne l'attendibilità:

Carichi eseguiti negli scali del porto di Genova dalle Ferrovie Alta Italia.

	1883	1884	In più nel 1884
S. Benigno carri . . . . n.	60,695	66,438	5,743
S.a Limbania, id. . . . . »	42,695	52,675	9,980
Genova, P. C., id. . . . . »	44,856	48,428	3,572
Totale carri n.	148,246	167,541	19,295

Questi risultati ci fanno fiduciosi che in condizioni normali l' avvenire del porto di Genova sarà ognor più prospero e quale è nei voti di tutti gli Italiani.

><

Ci informano da Genova che una importante Ditta inglese ha offerto all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia la fornitura di 200,000 tonnellate annue di carbone inglese, metà grosso e metà minuto ad un prezzo minore di quello che l' Amministrazione stessa paga attualmente, a condizione espressa che i trasporti tutti saranno fatti con velieri di bandiera italiana.

Trattasi di un' offerta che merita tutta l'attenzione del Governo e dell' Amministrazione ferroviaria, imperocchè oltre all'economia nell'acquisto del carbone si potrebbe recare notevole vantaggio alla nostra marina mercantile, assicurandole un trasporto di grande entità, quale sarebbe quello delle preaccennate 200,000 tonnellate di carbone.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha ripresentato all' approvazione governativa i seguenti due progetti:

1. Pell'impianto di una Stazione d'incrociamento a Riva Ligure fra Sestri Levante e Moneglia per la quale è preventivata la complessiva spesa di L. 162,000;

2. Pell'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Monticelli d'Alba, per prolungamento e riordinamento del fabbricato passeggeri e per la costruzione di un padiglione isolato per cessi. La spesa totale preventivata per l'esecuzione dei precitati lavori rileva a L. 31,200.

><

Ci informano da Udine che avendo i sindaci delle provincie di Treviso e di Udine, interessati al diretto congiungimento a Casarsa della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, dato in carico di rivolgere a S. E. il Ministro dei lavori pubblici calda istanza di prendere una decisione sulla domanda già avanzata al Governo nello scorso anno riguardo appunto all'allacciamento predetto, al sig. Sindaco di Oderzo, questi ha officiato il prelodato sig. Ministro a voler disporre che la questione venga risoluta nel senso richiesto dagli interessati, sembrando ad essi che la istanza presentata sia confortata dalla lettera e dallo spirito della legge 29 luglio 1879 e che la decretazione del chiesto prolungamento entri per conseguenza nelle facoltà concesse al Governo dalla legge medesima.

Lo stesso signor sindaco ha poi interessato l' onorevole Ministro a fare in guisa che sia sollecitamente promossa dal Parlamento una definitiva risoluzione, qualora il concetto sovraesposto non dovesse prevalere presso il Governo.

><

È stata prorogata a tutto giugno 1885 la convenzione esistente fra l' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia e la Direzione generale delle Poste pel trasporto dei piccoli pacchi postali, in conformità di quanto già si è praticato dalle ferrovie Romane e dalle Meridionali.

><

Sappiamo che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha accordato alla Società Italiana degli zuccheri di Rivarolo la stessa facilitazione convenuta colla Società ligure-lombarda pel trasporto degli zuccheri greggi dai punti di confine agli stabilimenti della Società. Per ottenere la facilitazione suaccennata, la Società di Rivarolo, come già quella Ligure-Lombarda, si è impegnata per un trasporto di 500 vagoni nel periodo di tempo compreso fra il 1.o febbraio ed il 31 luglio del corrente anno.

><

Abbiamo da Siracusa che tutti i Corpi morali di quella città, e più specialmente la Camera di commercio ed arti, hanno rinnovate vive premure al Governo per sollecitare l'appalto dei lavori di costruzione del binario di diramazione dalla Stazione ferroviaria al porto, affinchè questo possa venir compiuto contemporaneamente al tronco di non lontana apertura da Siracusa a Noto, della ferrovia Siracusa-Licata.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Caianello-Isernia ha presentato all' approvazione governativa il progetto di appalto della fornitura degli scambi occorrenti pelle Stazioni dei primi tre tronchi compresi fra Caianello e Roccaravindola, della ferrovia medesima.

L'appalto in parola comprende la lavorazione delle rotaie speciali e delle stecche, nonchè la fornitura di tutti gli altri pezzi speciali occorrenti per n. 17 deviatoi. La spesa all'uopo preventivata rileva in complesso a L. 14,450.

><

La Società anonima della ferrovia di Pinerolo con prolungamento a Torre Pellice, in adempimento di quanto è fissato nella convenzione approvata con la legge di concessione della linea Pinerolo-Torre Pellice, ha sottoposto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici il progetto di convenzione che stabilisce i patti e le modalità di esercizio della suddetta linea da stipularsi colla Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

><

La Società delle ferrovie del Ticino ha deliberato di ribassare in via di esperimento la tariffa dei biglietti di 3.a classe per le stazioni del tronco Tradate-Saronno tra loro, e dalle stesse con quella di Milano P. C. approfittando per quest'ultima, daccordo colla Società delle ferrovie Nord Milano, del prezzo dei biglietti locali di 3a. classe dalla detta Società adottati in via di esperimento tra Milano e Saronno sino dal 1o. di gennaio p. p.

La predetta Società ha rinnovate le sue istanze alla Deputazione provinciale di Como onde insista vivamente presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè sia accordato al più presto il servizio cumulativo delle Stazioni della linea Saronno-Malnate colle ferrovie dell'Alta Italia, mediante la linea Milano-Saronno e transito della Bovisa.

><

La Società anonima per le ferovie economiche di Schio ha presentato all'approvazione governativa un nuovo tipo di locomotiva-tender a tre assi accoppiati e del peso in servizio di 18 tonnellate, che essa Società intenderebbe di adottare nell'esercizio delle linee Schio-Piovene-Arsiero e Schio Torrebelvicino. Su di un tale tipo di locomotiva ha dato già parere favorevole il R. Commissario per le ferrovie dell' Alta Italia.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto dicembre 1884.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 17 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4105.72							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di dicembre . . . . m. l.	3160.49	2811.57	2001.63	2695.42	1847.83	279.52	1256.71
Idem. eseguita a tutto il mese di novembre . . . . »	2948.69	2593.87	1836.92	2475.80	1612.51	263.85	1083.04
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di dicembre . . . . m. l.	211.80	217.70	164.71	219.62	235.32	15.67	173.67
Restano da perforarsi m. l. 945.23							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	526.—	423.—	502.—	406.—	291.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	485.45	230.85	199.85	179.85	193.85	132.65	—
Attacchi dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	492.60	261.65	198.15	171.—	175.80	52.—	—
Attacchi dalla Finestra della Pieve.	819.—	707.50	576.—	671.50	516.—	450.50	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in dicembre . . . m. l.	2574.05	1866.50	1537.50	1664.85	1432.15	1065.85	—
Perforazione eseguita a tutto novembre . . . . »	2335.45	1670.35	1445.80	1507.35	1242.35	968.35	--
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di dicembre . . m. l.	238.60	196.15	91.70	157.50	189.80	97.50	—
Restano da perforarsi m. l. 5.714.33							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2 e 8 e Finestra della Pieve . . »	248.41	248.41	248.41	93.80	93.80	93.80	243.91
Pozzi inclinati di Busalla . . . . ».	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in dic.bre . m. l.	985.56	985.56	985.56	830.95	830.95	830.95	981.06
Perforazione eseguita a tutto novembre . . . . »	961.36	961.36	961.36	830.95	830.95	830.95	959.06
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di dicembre m. l.	24.20	24.20	24.20	—	—	—	22.—

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di dicembre { 1° tronco . . . . L. 8,667,618.55
2° id. . . . . » 5,512,478.—

TOTALE L. 14,180,096.55

Importo dei lavori eseguiti a tutto novembre { 1° tronco . . . . L. 7,967,112.44
2° id. . . . . » 5,059,084.— } » 13,026,196.44

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di dicembre pei due tronchi . . . . L. 1,153,900.11

Giornate di operai impiegate nel mese di dicembre { 1° tronco . . . . N. 103.526 1|4
2° id. . . . . » 53.273. »

TOTALE N. 156.799 1|4

Media giornaliera delle giornate di operai in dicembre N. 5,058.04.

L' Amministrazione provinciale della provincia di Basilicata, considerando come non possa abbandonarsi all' isolamento un importante centro di popolazione quale è Matera, capoluogo di circondario, ricco di popolazione, di prodotti e di istituzioni d'ogni genere, ha rinnovato i più calorosi voti al Governo del Re, affinchè il tracciato della linea ferroviaria Ponte Santa Venere-Gioia si accosti quanto più è possibile a quell'abitato.

><

Il Consiglio provinciale di Cuneo ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè l'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia estenda il beneficio degli scaldapiedi alle vetture di 2.a e di 3.a classe dei treni omnibus ferroviari come si pratica da altre Amministrazioni ferroviarie.

><

Diamo le informazioni promesse in un precedente numero del *Monitore* intorno al progetto del tronco della ferrovia Eboli-Reggio compreso fra Gioia Tauro e Rosarno della linea di prima categoria da Reggio a Castrocucco.

L'importo complessivo dei lavori di costruzione del tronco è preventivato di L. 2,120,000; e siccome esso è lungo m, 10,209, il suo costo medio chilometrico risulta di L. 207,657.

La predetta somma di L. 2,120,000 va suddivisa in L. 1,545,000 per lavori e provviste comprese in appalto, ed in L. 575,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale d'armamento della via e dei meccanismi fissi delle Stazioni e per gl'imprevisti.

La planimetria del tronco è formata da m. 8100 di tratti rettilinei e da m. 2,109, di tratti in curva con raggio minimo di m. 300. L'altimetria poi si compone di m. 6898 di livellette orizzontali e di m. 3411 in pendenza, dei quali m. 525 in accesa e m. 2786 in discesa. La massima inclinazione è limitata al 12.50 per mille.

Lungo il tronco è situata una sola Stazione, quella di Rosarno, nella quale dovranno impiantarsi un fabbricato viaggiatori, una fabbrichetta per cessi, il piano caricatore ed il magazzeno merci.

All'alloggio del personale di sorveglianza della strada sarà provveduto mediante numero 14 case cantoniere, delle quali numero 3 doppie e numero 11 semplici.

L'opera d'arte più interessante progettata è un ponte a travata metallica sul fiume Mesima, della lunghezza di m. 40.00. Gli altri manufatti proposti sono ripartiti come segue: acquedotti della luce di m. 1 n. 12: id. id. di m. 1.50 n. 9: ponticelli da 2 a 3 m. n. 4: id da 4 a 5 m. n. 6: ponti a cavalcavia di m. 6 n. 3: ponti di m. 8 n. 2.

Oltre alle predette opere sono anche preventivati n. 4 muri di sostegno della lunghezza rispettiva di m. 65; 70; 26 e 90: e 2 muri di rivestimento lunghi in assieme m. 284.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Oggiono-Lecco. — L'appalto (fatali) dei lavori per la costruzione del tronco ferroviario Oggiono-Lecco in provincia di Como (annunziato nel *Monitore* del 14 gennaio u s.), tenutosi il 30 gennaio, è stato aggiudicato al sig. Oliveri Giuseppe col ribasso del 5.02 per cento.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — L'appalto (fatali) dei lavori per la costruzione del viadotto sulla vallata del Lambro per la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno in provincia di Milano (annunciato id.), tenutosi il 30 gennaio, è stato aggiudicato al sig. Lastrucci Cipriano col ribasso del 5.24 per cento.

— L'appalto dei lavori per la costruzione del tronco ferroviario Lambro-Adda nelle provincie di Milano e Como, tenutosi il 30 gennaio, è stato aggiudicato al sig. Giandana Giuseppe col ribasso del 5.07 per cento.

Ferrovia Avellino-Benevento — La costruzione delle case cantoniere sulla ferrovia Avellino-Benevento fu aggiudicata al sig. Abonante Luigi domiciliato a Sarno (Salerno), per L. 23,340.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Lucca avrà luogo il 19 febbraio l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Viareggio-Quasa della ferrovia Lucca-Viareggio, lungo m. 8.428.86, esclusa le espropriazioni di stabili, la provvista di ferri per l'armamento, e del materiale fisso per le stazioni e la provvista delle traversine metalliche per ponti. L'importo è di lire 1,630.000. Il deposito provvisorio è fissato in L. 66,000, il definitivo in L. 132,000; i fatali a giorni 15.

Ferrovia Ceva-Ormea. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco ferroviario Nuceto-Priola, lungo m. 11,946.86 sulla linea Ceva-Ormea, ridotto a L. 950,896 fu definitivamente aggiudicato al sig. Vincenzo Ghiglione col ribasso del 3.65 0[0.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento della via e stazione nel tronco ferroviario Airasca-Cavallermaggiore, tra Moretta e Cavallermaggiore, di m. 14,600 circa, ridotto a L. 94,710.25, fu a Cuneo definitivamente aggiudicato al sig. Mazzi Delfino col ribasso del 2 0[0.

Ferrovia Lecco-Como. — Il Consiglio di Stato ha approvato l'appalto pella costruzione del tronco ferroviario Merone-Pontenuovo-Oggiono, e l'analoga convenzione con la Società Anonima della ferrovia Nord in Milano.

Ferrovia dello Spluga. — Il Comitato interprovinciale per la ferrovia Lecco-Colico ed il valico dello Spluga ci manda:

« Le provincie di Milano, Como, Bergamo e Sondrio, già consociatesi per l'attivazione della linea da Lecco a Colico, al qual uopo avevano costituito un apposito Comitato interprovinciale, hanno creduto conveniente estendere il mandato ad esso conferito anche a promuovere il valico dello Spluga, che della prima è continuazione, anzi quasi necessario complemento. Il Comitato predetto, radunatosi in Milano il 3 corrente mese, ha deciso di rivolgersi a tutti gli interessati nella grande intrapresa per richiamare l'attenzione dei medesimi sulla opportunità di riproporne l'esecuzione, non che per averne appoggio di qualunque natura, giacchè dal concorde volere di tutti soltanto è da sperarsi possa venire condotta a compimento. A tale effetto credette compilare un memoriale, contenente le principali ragioni che, a suo avviso, consigliano di risollevare la già tanto agitata questione, accompagnandole con alcune prime indicazioni sullo stato attuale della medesima e sulla condotta a tenersi in suo appoggio ».

Ferrovia Como Quadronna (Malnate). — L'*Araldo* annunzia che una rappresentanza della Società delle Complementari, costruttrice delle linee Varesine, ha visitato minutamente, di questi giorni, i due tronchi ferroviari Como-Camerlata e Camerlata-Olgiate-Quadronna, all'innesto colla Saronno-Malnate già in attività d'esercizio.

Da tal visita è risultata la certezza che i detti due tronchi possano essere ultimati entro i termini prefissi. Non sembra dunque illusione il ritenere che in quest' estate Varese sarà congiunta a Como.

Dell' intiero tronco da Quadronna (S. Salvatore) a Camerlata, subappaltato all' impresa Giandana, non rimangono da finire che due movimenti di terra di una certa importanza, e cioè la trincea della Quadronna, all' estremità del tronco verso Varese, e la trincea di Grandate, all'estremità verso Como. La prima potrà essere terminata in due o tre mesi, l' altra senza dubbio in minor tempo.

Sul breve, ma difficile tronco da Camerlata a S. Vitale (per indi al Lago), appaltato alla brava impresa Mereghetti e Arnaboldi, ferve da due mesi il lavoro in modo davvero straordinario, potendosi dire che dalla spianata della nuova stazione di Camerlata fin giù al Cosia, il terreno formicoli d' operai. L' Impresa si è assunto tutto il tronco, che è un seguito non interrotto di opere d' arte, di muraglioni, di trincee e di argini altissimi, nel termine brevissimo di mesi sei, e l' attività da essa spiegata insino ad oggi ci sta garante dell' esatto adempimento dei suoi impegni.

Servizio cumulativo ferroviario marittimo — In seguito ad accordi intervenuti fra le varie Amministrazioni ferroviarie interessate ed il Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1º corrente, venne attivato uno speciale servizio cumulativo ferroviario marittimo, con l' intermediario della Società di Navigazione generale italiana, che comprende il trasporto diretto dei viaggiatori (bagagli e cani esclusi), del numerario, degli oggetti preziosi e delle merci a grande e piccola velocità, dalle principali stazioni delle ferrovie del continente a quelle delle ferrovie Sarde non che ad alcuni importanti scali marittimi italiani ed esteri.

Le corrispondenze, i prezzi di trasporto, le condizioni e norme relative a siffatto servizio speciale, trovansi riunite in apposito prontuario-tariffe, posto in vendita presso le principali stazioni.

Ferrovia Santhià-Sesto Calende — Domenica scorsa si tenne in Santhià un Comizio per promuovere la costruzione della linea Santhià-Sesto Calende. Gli intervenuti erano circa 150, fra cui parecchi rappresentanti dei Municipii più interessati alla costruzione di questa linea.

Apertasi la discussione, sotto la presidenza del sindaco di Santhià, vi presero parte l' avv. Rossignoli, rappresentante di Borgomanero, l'ing. Avogadro, l'ing. Buffa, l'avv. Delmastro, il marchese Ricci, l' avv. Zocchi, il cav. Coscia e l' avv. Patriarca, tutti naturalmente col proposito di dimostrare la convenienza che la Santhià Sesto Calende sia preferita alla Prealpina.

Venne infine messo ai voti ed approvato all' unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Comizio, riunitosi a Santhià il 1º febbraio 1885,

« Considerando che una gravissima lacuna rimane tuttora nelle comunicazioni ferroviarie dal Piemonte alla zona del Verbano, ai circondari ed alle valli e ferrovie che vi hanno sbocco;

« Che il ritardo a colmarla ha cagionato al Piemonte gravissimi danni dopo l' apertura del Gottardo;

« Che nella dolorosa crisi agricola attuale sarebbe provvidenziale una ferrovia, la quale, utile ai Comuni di tutto il Piemonte, giovi pure all' agricoltura ed alla più facile esportazione dei vini, dei risi e dei bestiami;

« Che la linea Santhià-Sesto Calende migliora i commerci ferroviarii fra le cinque provincie di Cuneo, Torino, Novara, Como, Milano, e gioverà a quelli internazionali, unita alla Cuneo-Ventimiglia.

« Si rivolge ai signori senatori e deputati ed ispecial modo a quelli della circoscrizione elettorale,

« ai Municipi di tutto il Piemonte,

« a quelle Società ferroviarie che vedrebbero rovinati i loro esercizi dalla duplicazione con quelli di una linea Prealpina;

« e li richiede che, ad evitare maggiori danni commerciali ed agricoli, vogliano con forte concordia propugnare la pronta costruzione della linea Santhià-Sesto Calende, prescelta pel diretto accesso al Gottardo dalla Commissione torinese mista per le ferrovie, già prima chiesta dalla città e dalla provincia di Torino.

« Si rivolge in pari tempo a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia affrettare l' appagamento dei voti replicatamente emessi ».

Ferrovia Novara-Saronno Seregno. — Il Consiglio comunale di Novara discusse il 26 gennaio u. s. il sussidio alla ferrovia Novara-Saronno-Seregno, sottentrata al progetto Gallarate-Caccivio-Como.

Dopo discussione, a cui presero parte il Sindaco ed i consiglieri Zannoni, Prato e Perosini è votata ad unanimità la proposta del Sindaco che acconsente a devolvere le L. 20,000, già votate per la linea Caccivio-Como, a quella Saronno-Seregno, quando nel 1887 la prima non sia compiuta ed il Comune sia sciolto da ogni obbligo al riguardo.

Ferrovia Luino-Ponte Tresa. — Ieri deve avere avuto luogo l' ispezione di collaudo, per parte dei delegati del Governo italiano, del tronco ferroviario Luino-Ponte Tresa. Secondo ogni presunzione, l' apertura definitiva di questa linea potrà farsi verso la metà di questo mese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie della Repubblica Argentina. — In questi ultimi tempi fu dato vivo impulso alle costruzioni ferroviarie nella Repubblica Argentina, e gli sforzi che per esse si dovettero fare, sono probabilmente una delle cause della crisi finanziaria e monetaria, che ci viene segnalata da Buenos Ayres.

Ad ogni guisa bisogna riconoscere che furono condotte a termine delle grandi opere — La linea Mendoza verrà inaugurata nel prossimo marzo. Questa linea, della lunghezza di 1,300 chilometri, attraversa tutto il territorio argentino dall'Est all'Ovest, e l'unisce al Chilì. Essa è divisa in tre tronchi appartenenti a Compagnie inglesi: da Buenos-Ayres a Campana, da Campana a Rosario, e da Rosario a Villa-Maria. A partire da quest'ultima Stazione la linea è di proprietà dello Stato e si dirige a San Lucar passando per Rio Cuarto, San Luigi e Mendoza.

Un'altra grande linea attraverserà la Repubblica Argentina dal Nord al Sud, dalla Bolivia allo stretto di Magellano. Essa non è ancora terminata, 550 chilometri sono in via di costruzione.

La provincia di Buenos-Ayres costrusse nel 1884 importanti linee, delle quali la principale unisce Buenos-Ayres al porto di Baia-Blanca, distante 629 chilometri.

Nella provincia di Santa Fè due linee ferroviarie vennero inaugurate, e nelle altre provincie, di Eutre-Rios e di Corrientes, si procede pure ai lavori con grande alacrità

Ferrovie degli Stati Uniti d' America. — Come è noto, le ferrovie americane attraversano in questo momento una crisi abbastanza seria. Nel solo anno 1884 ben 37 linee, il di cui sviluppo raggiunge 11,038 miglia inglesi, ed il capitale la somma di 714,755,000 dollari, ossia di 3,573,775,030 fr. vennero messe in stato di liquidazione.

Onde risulta che nel 1884 cadde in liquidazione il 9 0[0 di tutta la rete americana, il 12 0[0 del capitale in obbligazioni ed il 9 0[0 dal capitale in azioni di tutte le Compagnie degli Stati Uniti.

E giova notare che fra le linee, di cui fu dichiarato il fallimento, non sono comprese la *Mexican-Oriental-Interoceanic and International Railroad C.*, *la Northern C.* e la *St. Louis and Western C.*, tutte e tre costituite agli Stati Uniti, e sulle quali il denaro venne speso con perdita nei semplici studii ecc.

Non pare però che questi risultati abbiano prodotto molta impressione sul mercato americano, perchè si annunziano tuttora costruzioni di nuove ed importanti linee ferroviarie in quelle contrade.

Ferrovie aeree negli Stati Uniti d' America. — Altra volta già abbiamo parlato di queste ferrovie aeree, che formano una delle più grandi meraviglie per il forestiero che visita Londra o New-York: completiamo ora quei pochi cenni con qualche nuovo e più accurato dettaglio fornitoci da una corrispondenza alla *Lombardia*,

I lunghi ponti di legno che coprono interamente alcune vie della città, hanno del grandioso e dell'ammirevole; e se da una parte sono un inferno per gli abitatori di quelle strade e per il viandante che passa sotto, sono altresì di immensa utilità per chi deve portarsi da un punto all'altro della grande metropoli senza perdere tempo.

Costruiti colla massima economia e leggerezza, tutti a travicelli di legno ed in ferro, corrono lungo ai lati delle vie, rannodando i punti estremi di New-York col centro della medesima e cogli affari. Le Stazioni pure in legno sono rese praticabili a mezzo di scale che dalla strada salgono alla piattaforma dei ponti; queste Stazioni di legno non hanno niente di elegante, nè di grandioso, ma sono semplicemente comode pel cittadino, che trova tratto tratto e senza fatica il luogo dove saltare in treno e correre pei fatti suoi.

Questi ponti sono molto stretti, sufficienti appena pel passaggio di un treno (tranne in qualche punto, dove invece di essere ai lati sono nel mezzo e coprono l'intiera via); tanto stretti, che le ali laterali dei carrozzoni sporgono all'infuori. Il servizio dell'andata corre dalla parte destra, quello del ritorno a sinistra.

Nel loro insieme, senza però averne la grandiosità, rammentano le ferrovie aeree di Londra; i treni sono comodissimi, ben appropriati e incessantemente rompono la testa coi loro fischi e col loro rotear rumoroso. Se qualche volta non è un tizzone acceso, è acqua bollente, che capiti sulle spalle o sulla faccia di chi, troppo curioso, vuol fermarsi a guardare all'insù per rimirare fin dove arrivi il risultato del genio di Stephenson.

Notizie Diverse

Navigazione funicolare a vapore pel trasporto di treni attraverso lo stretto di Messina. — Scrivono da Messina alla *Gazzetta del Popolo*:

« Veniamo a far noto un'altra conquista della scienza meccanica, e delle costruzioni navali nella pratica e semplice attuazione di attraversare uno stretto o tratto di mare con treni ferroviari, ovviando così gli incomodi e costosi trasbordi che oggi si usano.

« Ingegneri di tutti i paesi si preoccupano seriamente, e da tempo, della risoluzione del problema, poichè i tunnels, od altri mezzi proposti oltre gli inconvenienti che potrebbero incontrare nella loro attuazione, presentano la grave difficoltà delle enormi spese, che solo gl'interessi di due grandi nazioni come l'Inghilterra e la Francia potrebbero sostenere. Sembra un sogno pensare ad un tunnel sotto lo stretto di Messina, il quale tunnel, benchè meno lungo di quello di Calais, è molto più profondo ed esposto a impetuosa corrente. Ond'è che a maggiori spese certamente si andrebbe incontro, e non sapremmo dire per quale scopo dovrebbe sopportarle la Nazione, se più semplicemente ed economicamente può attuarsi la cosa.

« Questo è ciò che racchiude il progetto a noi presentato. Autore del progetto è l'ingegnere Federico Guscetti, il propugnatore della navigazione fluviale a vapore, il quale, oltre essere maestro di quella scienza, è pure famoso per variate invenzioni e ardimentoso meccanico. Egli dopo lungo studio è finalmente riuscito nella soluzione dell'arduo problema. Valenti costruttori navali ed ufficiali di marina, nonchè alti funzionari ferroviari hanno dato il loro favorevole assenso, e, per quanto noi possiamo giudicarne, non dubitiamo che eguale approvazione avrà dal Governo e ci auguriamo che questa semplice, economica quanto ardita opera venga presto attuata pel vantaggio del nostro paese.

« Sapendo far cosa grata ai nostri lettori ne diamo una breve descrizione. Due enormi barcacce o pontoni gemelli sono longitudinalmente unite da paratie, lasciando tra loro uno spazio, del quale poi ci occuperemo, e formano così il galleggiante. Ciascun pontone ha la lunghezza di metri 52, e la larghezza di m. 15; la larghezza dei barconi riuniti è però di m. 32. Ciascuna barcaccia ha due ponti, quello di coperta e quello di batteria, quest'ultimo è diviso longitudinalmente in quattro corsie, aperte alle estremità, delle quali 3 sono fornite di binari, e la quarta in parte è occupata dalla macchina a caldaia ed il resto forma due lunghe cabine per passeggeri. Potendosi altresì trasportare sul ponte di coperta 3600 persone si potrà sviluppare le relazioni fra quei paesi divisi dallo stretto.

« Le corsie a binari hanno una lunghezza totale di metri 300. Lungo lo spazio longitudinale, tra i due pontoni, trovasi un sistema di ruote dentate in numero di 13, messe l'una consecutiva all'altra. Due di esse sono montate su di un asse, messe in moto dalle macchine, e per mezzo di catene speciali trasmettono il moto alle altre ruote. Vi sono poi 13 pulegge montate sugli stessi assi delle ruote suddette e girano con esse. Una fune di fili d'acciaio di millimetri 37 di diametro, della lunghezza di m. 5,500 e del peso di circa 27 tonnellate, è attaccata in un capo a San Giovanni e nell'altro a Messina. Detta fune passa poi fra le puleggie dell'apparecchio avvolgendosi alternativamente, da seguire la curva detta dai matematici sinusoide, e forma due catenarie immerse nel mare, dai punti di attacco, San Giovanni e Messina, fino all'apparecchio. È chiaro che mettendo in moto la macchina e quindi le pulegge, la fune per l'attrito si svolgerà su di esse, e, mentre entra da un'estremità ne esce dall'altra, determina così il movimento di traslazione da un punto verso l'altro, essendo il galleggiante simmetricamente simile.

« Il Guscetti nel disporre la fune in una curva sinusoide intorno a pulegge consecutive invece di avvolgerle su tamburo, che mentre da una parte si avvolgerebbe, dall'altra si svolgerebbe, ottiene: minor curvatura della fune e quindi maggior durata, migliore distribuzione del peso e del lavoro sulla lunghezza e nel centro della nave, e guadagna stabilità, facilità di manovre e nelle riparazioni, e maggiore semplicità. A ciascun'estremità del galleggiante, o piuttosto del sistema di ruote, vi si trova una puleggia attaccata ad un carro che, fissato ad un perno, scorre da destra a sinistra o viceversa sopra un sostegno semicircolare. Questa puleggia serve a guidare la fune dal mare alle ruote ed è a tal uopo assistita da due rulli verticali fra i quali la fune passa.

« Questo sistema meccanico, affatto nuovo, è invenzione dell'ing. Guscetti, e costituisce l'apparecchio propulsore. Essendo le ruote di m. 2 di diametro e facendo 30 giri per minuto, la traversata si compierà esattamente in una mezz'ora. Per completare la descrizione aggiungeremo che le linee ferroviarie d'ambo i lati dello stretto dovranno, avere binari che faranno capo allo scalo d'approdo del pontone. I treni passano dallo scalo al pontone distribuendosi in modo da mantenere la stabilità. Appena caricato, i vagoni vengono attaccati con apposite catene alla coperta. Per poter imbarcare i treni malgrado i cambiamenti di maree si dovrà adottare i così detti *elevating docks*.

« Sono innumerevoli i vantaggi di questo nuovo sistema funicolare del Guscetti, notiamo fra altri: economia di forza motrice, puntualità di servizio; si comprende che seguendo una corda fissa, nonostante il tempo burrascoso, nebbioso, o scuro ogni giro di ruota avanza un dato numero di metri il pontone; la fortissima corrente farà derivare la nave in uno colla fune metallica, ma non può rallentarne la corsa. La nave in tempo burrascoso potrà imbarcare acqua, ma essendo perfettamente stagna non può soffrirne.

« La costruzione essendo tutta in ferro risulta eccessivamente forte, la sue dimensioni, metri 52 per metri 32, dànno già una straordinaria stabilità aumentata dal sistema propulsore tutto collocato nella sezione centrale longitudinale del fondo pesante circa 30 tonnellate. Nulla osta poi che si faccia uso della fune metallica come un filo telegrafico sottomarino.

Nuova Società di costruzione. — I giornali di Napoli hanno annunziato la costituzione di una Società costruttrice napoletana, promotori noti costruttori di quella città, a capo dei quali l'ing. comm. Alfredo Cottrau,

Il 1° corr. fu tenuta l'assemblea generale per l'elezione del Consiglio di amministrazione, e riuscirono eletti gli ingegneri Cottrau, Francesconi, Rocco, e gli imprenditori Vittozzi, Casilli, Poli, Riccardi, de Rosa, Barra.

Il Consiglio di amministrazione così eletto dovrà eleggere nel proprio seno un presidente.

Prima però di sciogliersi, l'assemblea espresse un voto di simpatia all'ing. Cottrau qual candidato alla presidenza che gli eletti a consiglieri confermarono anticipatamente.

Il ponte Stefania a Vienna. — Il basso livello delle acque del Danubio ed il tempo propizio hanno favorito assai il progresso dei lavori di costruzione del ponte Stefania sul canale del Danubio a Vienna.

Sono omai compiuti gli scavi di fondazione delle banchine dalla parte della città e la macchina idrovora che ha servito per tali scavi è stata ora trasportata sulla sponda dalla parte della Leopoldstadt, per procedere agli scavi in quella parte.

Le fondamenta della testa del ponte dalla parte della città sono già compiute, come pure il 92 per cento dei lavori dalla parte della Leopoldstadt.

La solidità del suolo su cui devono posare i piloni è stata riconosciuta sufficiente: esso trovasi a m. 3,60 sotto il pelo dell'acqua. Sin dallo scorso mese vi si poterono perciò incominciare i lavori della platea in smalto presso la sponda destra.

Questi lavori continuarono anche durante le feste di Natale, e dell'Epifania senza alcuna interruzione, ed ora sono già compiuti per l'85 per cento dalla parte della città.

Traverse di vetro duro per tramvie. — Annunziano da Londra che le traverse di vetro duro adottate colà, come esperimento su alcuni tronchi di tramvia, furono ora riconosciute adattatissime allo scopo cui servono.

Queste traverse che furono costruite secondo il sistema di Fr. Siemens, hanno la stessa forza di resistenza di quelle di ferro, durano più a lungo, perchè insensibili all'umidità, e quindi non irrugginiscono, e ciò che più importa, non costano nemmeno un soldo di più.

Il carbon fossile in Italia. — Il sig. Achille Fazzari telegrafa da Serra San Bruno ai giornali di Napoli:

Dopo due mesi di costante lavoro penetrando a 523 m. nelle viscere del suolo con galleria in materia durissima, i nostri minatori di Agnana hanno incontrato finalmente il primo filone di carbon fossile. La qualità è stupenda.

Oltre questo filone ve ne esistono altri sei consecutivi che, fra venti giorni, potranno parimenti vedere la luce.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari furono nella scorsa settimana l'oggetto di vive contrattazioni, e le Azioni della Società delle Meridionali, specialmente, da 664.50 si elevarono a 676; le Obbligazioni relative non furono meno favorite delle Azioni, poichè da 309.75 salirono a 312.50; i Boni rimasero tra il 549 al 551. Sugli altri valori congeneri il mercato non fu molto attivo, ma pure non li dimenticò affatto.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, si tennero a 317; quelle di seconda emissione a 313; le Centrali Toscane a 485; le Pontebbane a 475; le Meridionali austriache a 309; le Sarde A a 307.50; le B a 305; le Nuove a 310; le Vittorio Emanuele a 318. Le Azioni ferrovie Romane ebbero denaro a 125; quelle del Gottardo a 525.

CONVOCAZIONI

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Essendo andata deserta l'assemblea straordinaria indetta pel 25 gennaio, i signori azionisti della Banca Veneta di depositi e conti correnti sono chiamati in assemblea di seconda convocazione pel giorno 8 corrente, alle ore 1 pom., nel locale terreno della Borsa in Venezia, per deliberare sul già annunciato ordine del giorno:

Proposta di modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione del Genio militare di Spezia. — Il 9 febbraio si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di manutenzione e di miglioramento nei fabbricati destinati ad uso militare, nelle strade militari e nelle opere di fortificazione nella piazza di Spezia e sue dipendenze, e cioè nei territori dei comuni di Spezia, Portovenere, Riomaggiore, Riccò, Vezzano, Arcola, Sarzana, Lerici ed Ameglia, dal 1.o gennaio 1885 al 30 giugno 1888, in diminuzione della somma di lire 51,709.77, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale lire 5,600 in contanti od in rendita del D. P.

Comune di Campobello (15 febbraio). — Lavori occorrenti alla nuova conduttura dell'acqua della sorgiva Garcitella. Prezzo a base d'asta in L. 47,060. Cauzione provvisoria lire 700, in numerario; def. L. 7,000 in cartelle del D. P.; fatali 4 marzo.

Direzione delle costruzioni navali del terzo Dipartimento marittimo di Venezia. — Il 18 febbraio si terrà un nuovo incanto per la provvista d'olio d'oliva di 1.a qualità per macchine, per la complessiva somma di lire 71,637.75. Deposito cauzionale lire 7,200 in numerario o cartelle del D. P.; fatali 12 marzo.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli. — Il 20 corrente avrà luogo un pubblico incanto per l'appalto della provvista alla Regia marina nel 2° Dipartimento durante l'anno 1885 e 1° semestre 1886, di legnami diversi ed oggetti di legno, per la somma presunta complessiva di lire 94,325.15. Deposito cauzionale di L. 9,400 in numerario od in cartelle del D. P. al portatore; fat. 16 marzo.

Id. — Il 23 corrente avrà luogo un pubblico incanto per l'appalto della provvista alla R. Marina nel 2.o Dipartimento durante l'anno 1885 e il 1.o semestre 1886, di rame in fogli, in lastre, in pani, in verghe, in filo ed in chiodetti, per la somma presunta complessiva di L. 100,395. Deposito cauzionale L. 10,000 in numerario od in cartelle del D. P. al portatore; fat. 20 marzo 1885.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un gran ponte sul Piave a S. Donà in 5 campate con fondazioni pneumatiche, in provincia di Venezia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

50ª SETTIMANA. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1884

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	665,735.50	386 61
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	650,716.25	377.88
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 15,019.25	+ 8.73
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	26,860,115.69	15 598.21
Introiti corrisp. nel 1883	1,616 34	25,155,170.13	15,563.04
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+105.66	+1,704.945.56	+ 35.17

RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1884	1,480.71	328,543.65	221.88
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	258,969.97	188 07
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	+103.71	+ 69,573.68	+ 33.81
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,415.12	11,825,828.60	8,356.77
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,358.79	11,949,198.85	8,794.—
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 56.33	— 123 370.25	— 437 23

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1884

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	12,691.82	355.01	13,046.83
Torino-Lanzo . » 32	31,260.09	6,750.40	38,010.49
Settimo-Rivarolo » 23	13,048.03	6,510.54	19,558.57
Santhià-Biella . » 30	27,929.27	19,733.67	47,662.94
Fossano-Mondovì » 24	3,675.45	»	3,675.45
Sassi-Superga . . » 3	36,204.80	»	36,204.80
	124,809.46	33,349.62	158,159.08

Strade Ferrate Romane

42ª SETTIMANA — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,687	624,332.80	19,349.90
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	697,584.59	21,599.65
Differenza (in più . . .	3	—	—
Differenza (in meno . . .	—	73,251.79	2,249.75
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 21 ottobre 1884 .	1,686,156	27,668,586.69	20,358.60
Periodo corr. 1883	1,684 —	27,849,328.18	20,531.37
Aumento	2,156	—	—
Diminuzione	—	180,741.49	172.77

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 gennaio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	17,011.06	1,186.50	1,834.30	353.70	1,997.25
Bagagli	209.65	24,85	8.20	0.35	23.45
Merci G. V. . . .	1,730.55	158.75	156.30	11.20	176.10
Merci P. V. . . .	7,749.05	1,202.90	858 55	1,047.85	1,347.30
Totali . . .	26,700.31	2,573.—	2,857.35	1,413.10	3,514.10

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 26 gennaio 1885.

11.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 28 Azioni estratte.

43 381 442 466 568 722 805 920 1059 1114 1137 1173 1546 1613
1623 1733 1743 2169 2224 2243 2340 2538 2558 2591 2729 2868 2919 3000

19.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 92 Obbligazioni estratte.

49 103 645 675 1258 1304 1576 1647 1695 1944 2161 2234 2320
2367 2532 2857 3221 3926 3974 4247 4394 4549 4727 5045 5239 5279
5297 5759 5912 .6051 7337 7362 7990 8380 8411 8670 8748 8799 9419
9544 9610 9931 10036 10115 10606 11091 11324 11641 11703 11840 12432 12661
12748 12830 12923 12998 13260 13779 13981 14224 14779 15090 15814 15854 16525
16721 16790 17443 17826 17967 18052 18163 18171 18325 18363 18980 19300 19583
19803 20074 20837 21698 21712 22108 22249 22442 22807 22941 22961 23179 23843
23888

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, a cominciare dal 1° luglio 1885, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Stazione di Torino Porta Nuova.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte, cessa dal giorno 1° gennaio 1885.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1885)

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra
estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 507
Id. 24 gennaio 1881 » 677
Id. 21 gennaio 1884 » 409 669 2665

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria
estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 18995
» 24 id. 1881 » 848[illegible]
» 23 id. 1882 » 17836
» 22 id. 1883 » 4085 4971 8106 18333 19751 20942
» 21 id. 1884 » 1286 1607 2956 4573 8108 14542 16830 17139 17159 20384 21657

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1885 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.17 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 27 gennaio 1885.

IL DIRETTORE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	27,900	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,600	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	58,500	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	50,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	242,500	»
OTTONE da rifondere	»	15,200	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	9,900	»
ZINCO da rifondere	»	7,000	»
N. 23 Assi sciolti a gomito fuori uso	»	3,000	»
GHISA da rifondere	»	72,000	»
GOMMA elastica fuori servizio . .	»	1,200	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **10 Febbraio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 1 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Gennaio 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Anno XVIII Mercoledì 11 Febbraio 1885. Num. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Nella seduta pomeridiana del 3 corrente la Camera continuò la discussione dell'art. 79 del capitolato per la rete Mediterranea. Questo articolo, il quale riflette la facoltà del Governo di affidare al concessionario, in base a progetti debitamente approvati, la costruzione delle nuove linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese, aveva già formato oggetto di lunga discussione nella seduta precedente, nella quale presero la parola gli on. *Spaventa*, *Baccarini*, *Gabelli*, *Barazzuoli*, *Curioni* ed il ministro *Genala*.

L'on. *Baccarini* aveva proposto questo emendamento: « A prezzi in base ad un *maximum* non superabile per qualsiasi ragione a carico dello Stato; in casi eccezionali e per lavori non superiori a 300,000 lire, in base ai progetti, il Governo potrà affidarli a rimborso delle spese.

Ma il ministro *Genala* dichiarava che non poteva accettare questo emendamento e dimostrava inoltre i vantaggi derivanti dal sistema di affidare partitamente le costruzioni al concessionario, il quale ha tutto l'interesse di costruire bene perchè deve esercitare le linee e rispondere dei vizi di costruzione.

L'on. *Gabelli* osservava a Genala che col metodo proposto, il quale conferma quello del 1879, si rinunciava all'osservanza della legge di contabilità; e che inoltre non si evitava nessuno degli inconvenienti che l'esperienza ci aveva fatti conoscere.

L'on. *Suardi* proponeva e svolgeva il seguente emendamento: Il concessionario emetterà le obbligazioni, di cui tratta l'art. 27 del contratto, anche pelle costruzioni non affidategli.

Ma dopo spiegazioni di *La Porta*, di *Curioni* e del ministro *Genala*, tale emendamento era ritirato, e venivano approvati gli articoli 79 e 80.

Sull'art. 81, che dispone che il Governo abbia facoltà di affidare al concessionario la direzione tecnica ed amministrativa od anche il compimento delle strade già in corso di costruzione, l'on. *Baccarini* rilevava che con questa disposizione si riduce all'inutilità il Genio civile; ma *Curioni* e *Genala* dimostravano infondati i timori di Baccarini, ed osservavano inoltre che l'art. 81 dà una facoltà, non impone già un obbligo al Governo, e che questo saprà provvedere all'utile del Paese.

Veniva quindi approvato l' art. 81, e, dopo spiegazioni di Genala a Baccarini, l'art. 82, che noi vogliamo integralmente qui riprodurre stante che esso si riferisce alla classe degli impiegati ferroviari:

« Il concessionario accetterà il personale ordinario e « straordinario addetto alle costruzioni e agli studi delle « strade affidategli, alle condizioni alle quali fu assunto « dallo Stato, e col trattamento che avrà nel giorno in cui « passerà al servizio del concessionario. Compiuti i lavori, « gli straordinari che prestarono lodevole servizio si preferiranno pei posti di prima nomina nell'apertura delle nuove « linee, purchè si trovino nelle condizioni stabilite dal re« golamento per l'ammissione del personale ordinario nella « amministrazione ferroviaria.

« Non essendo in tali condizioni, si impiegheranno di « preferenza ai nuovi lavori di costruzione, che il conces« sionario eseguirà per conto dello Stato ».

Passavasi in seguito alla discussione dell'art. 83, discussione che, come già prevedevasi, riuscì molto animata, e che proseguì nella seduta del 4 febbraio.

L'art. 83 del capitolato per la rete Mediterranea dice:

« Il concessionario potrà dare in accollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata o a trattative private ».

« Esso giudicherà dell'ammissione dei concorrenti all'appalto, in base ai loro titoli di idoneità, esperienza e moralità ».

Maffi, Roux e *Baccarini* osservarono che questo articolo non dà sufficienti garanzie allo Stato, il quale abdica alle sue prerogative.

Roux disse che o l'articolo era inutile e allora dovevasi sopprimere, o indicava qualche cosa e allora bisognava fosse conforme al regolamento e alla legge della contabilità dello Stato.

Baccarini propose un emendamento così concepito·

« Pei lavori a rimborso di spese, il concessionario procederà, a norma della legge e del regolamento sulla contabilità, alla stipulazione ed alle esecuzioni dei contratti, che diverranno esecutivi solo dopo approvati dal Ministero dei lavori pubblici ».

Presero parte alla discussione *Gabelli* e *Spaventa*, questi per proporre un emendamento, per cui alla parola *accollo* si sostituisse la parola *subaccollo*; ed un'aggiunta all'articolo di un ultimo comma del seguente tenore: Per i lavori fatti a rimborso di spese saranno osservate le norme del regolamento generale sulla contabilità dello Stato.

L'on. *La Porta*, presidente della Commissione, domandò che si sospendesse la discussione su questo articolo, perchè la Commissione potesse esaminare l'emendamento e l'aggiunta presentati dall'on. Spaventa; e dopo spiegazioni date dal ministro *Genala* all'on. Gabelli su quello che s'intenda per *prezzo fatto*, la Camera rimandò l'art. 83 alla Commissione, coll'incarico di riferire nella seduta successiva.

Discutevasi poi l'art. 84 che stabilisce:

« Il concessionario potrà sempre proporre varianti ai progetti già approvati, le quali dovranno essere sottoposte all'approvazione del Governo, importino esse o no variazioni nel prezzo del cottimo. Questo avrà anche facoltà di modificare, di propria iniziativa, i progetti già approvati. In entrambi i casi saranno concordate fra Governo e concessionario le variazioni da portarsi al prezzo del cottimo ».

Lugli proponeva che si dicesse: *nei lavori a prezzo fatto* invece di *prezzo a cottimo*, e *al prezzo dell'accollo* invece di *prezzo del cottimo*: e *Berio* proponeva l'aggiunta: « Senza pregiudizio degli articoli 343 e 344 della legge sui lavori pubblici ». Avendo gli on. Genala e Barazzuoli dichiarato di accettare, l'articolo veniva approvato con questo emendamento e quest'aggiunta.

Indi si approvavano gli articoli: 85, riguardante i certificati di pagamento delle opere pubbliche appaltate; 86, che impone obblighi al concessionario quando le costruzioni si facciano a rimborso delle spese; 87, che stabilisce in qual modo e quando debba farsi dal concessionario la apertura all'esercizio di una linea o di un tronco di linea, e dà norme circa ai collaudi dei lavori; 88, che dà facoltà al concessionario ed agli appaltatori di rimettere, ove lo consenta il Governo, le contestazioni fra loro insorte ad arbitri; ed 89, che statuisce che il Governo determinerà, sentito il concessionario, con apposito regolamento le norme particolareggiate da seguirsi nella vigilanza e direzione degli studi e della esecuzione dei lavori, nonchè nelle constatazioni, liquidazioni, collaudi e pagamenti dei lavori e delle provvigioni per le nuove costruzioni di cui ai precedenti articoli.

Venivano pure approvati gli articoli compresi dal 90° al 95° contenenti disposizioni regolamentari sulla contabilità da tenersi dal concessionario, sul riscontro che su di essa dovrà aver luogo per parte del Governo, e finalmente sulla vigilanza, che questo per mezzo dei suoi ispettori dovrà esercitare affinchè il concessionario adempia a tutti gli obblighi contenuti nel contratto e nel capitolato, e procuri un regolare andamento di tutti i servizi.

Nella seduta del 5 febbraio venne ripreso l'art. 83 riflettente i contratti d'appalto da farsi dal concessionario per l'eseguimento di lavori di arte, lasciato in sospeso in seguito alle osservazioni dell'on. Roux e degli emendamenti Maffi e Baccarini, e fu approvato in grazia delle modificazioni introdottevi colle quali si dà piena libertà al concessionario per gli appalti in contratti a prezzo fatto, ma si vincola questa libertà alle disposizioni vigenti di legge quando si tratta di contratti con rimborsi di spese.

Liberata la strada da questo intoppo, l'approvazione degli articoli procedè molto speditamente.

Dall'art. 96 al 101 non si fecero osservazioni di qualche rilievo, e vennero approvate così le disposizioni concernenti la restituzione delle linee e del materiale al Governo allo spirar del contratto; le ricognizioni per la riconsegna degli oggetti; il diffidamento pei contratti dipendenti dall'esercizio il quale dovrà darsi dal Governo con preavviso di 6 mesi per quelli che oltrepassano la durata di 30 anni, nel caso di scioglimento della Convenzione; il saggio di interesse delle somme da liquidarsi alla fine del contratto; il diritto a rimborso per parte dello Stato allo spirare del contratto sui crediti del concessionario, e l'indennità da corrispondersi dal Governo per le opere fatte dal concessionario pel miglioramento dell'esercizio.

Coll'art. 102 si entrò nell'ultimo capo del capitolo riguardante le disposizioni diverse.

Questo articolo chiama il concessionario responsabile delle infrazioni al capitolato, imputabili ai suoi dipendenti, e venne approvato senza alcuna obbiezione.

L'art. 103 diede luogo a molte domande ed osservazioni, ed alla proposta di parecchi emendamenti.

Questo articolo riguarda le condizioni del personale ora in servizio per l'amministrazione ed esercizio della rete; ed è perciò che anche qui noi ci dilunghiamo più che non siamo soliti nel nostro resoconto.

Secondo quest'articolo, il Governo dovrà dare l'elenco degli impiegati colle loro qualità, grado e stipendio, ed il concessionario accetterà il personale, ne regolerà la qualifica e lo stipendio secondo le classificazioni dell'organico, avuto riguardo alla natura ed all'importanza delle funzioni esercitate, e, a parità di merito, all'anzianità che hanno nell'ultimo loro grado.

Qualora un impiegato avesse a soffrire una diminuzione di stipendio, gli si concederà la differenza come assegno personale.

Gli on. *Della Rocca* e *Placido* fecero mozione perchè nell'articolo si comprendesse anche il personale degli opifici.

Frola, *Chiapussi* e *Demaria* proposero che nell'organico venissero compresi tutti gli operai.

Maffi voleva sottomesso l'organico ed il regolamento all'approvazione del Governo.

Prinetti e *Villa* si preoccuparono: uno della questione della insequestrabilità degli stipendi, l'altro della condizione degli impiegati straordinari.

Altri, quali gli on. *Pais*, *Dini*, *Billi* e *Lugli*, associandosi alle opinioni espresse dai primi, portarono nuove obbiezioni all'articolo.

Il ministro *Genala* e gli on. *Ercole* e *Barazzuoli* provarono che sufficientemente garantiti coll'articolo proposto erano gli impiegati, e che quanto agli operai, non si potevano equiparare agli stipendiati, e dichiararono che non potevano accettare gli emendamenti proposti.

Pur tuttavia l' on. *Villa* volle che fosse messo in votazione un suo emendamento così concepito:

« La Società concessionaria assicurerà a tutto il personale che le verrà assegnato ogni diritto che competegli in ragione del grado, dell'anzianità e dello stipendio ».

Chiesto l'appello nominale, l' emendamento Villa veniva respinto con 184 voti contro 128.

Restava quindi approvato nella sua integrità l' art. 103 e poscia veniva tolta la seduta.

Nella seduta del 6 corrente, la Camera approvava gli articoli 104 e 105 del capitolato colla Mediterranea.

Il primo di questi articoli riflette l'obbligo del concessionario di soddisfare i diritti degli impiegati a cui si riferisce il secondo capoverso dell' art. 30 del capitolato 30 giugno 1864 annesso alla legge 14 maggio 1865, n. 2279; e dà le norme colle quali verrà, fra lo Stato ed il concessionario, ripartito l' onere delle pensioni.

L' art. 105 regola quanto incomberà sia al concessionario sia allo Stato di far eseguire dagli impiegati allorquando questi ultimi passeranno dal servizio dello Stato a quello del concessionario, e viceversa.

Si è fatta questione a questo proposito sulle garanzie che avrebbe dovuto riservarsi circa i cambi del personale, richiesti da gravissime considerazioni di servizio, d'ordine pubblico o pure anche dalla dignità governativa, e Baccarini propose un' aggiunta, ma questa venne respinta.

Si passava quindi alla discussione dell' art. 106, ultimo del capitolato, il quale stabilisce un Collegio arbitrale pel giudizio delle controversie che insorgessero sulla interpretazione ed esecuzione del contratto e la competenza delle Corti d' appello e di cassazione di Roma per ricorsi contro le sentenze degli arbitri.

A proposito di questo articolo hanno parlato in vario senso Giordano E., Bonacci, Parenzo, Indelli e Picardi, ai quali risposero Barazzuoli e Mancini. Giordano proponeva che l' appello dalle sentenze degli arbitri cominciasse dinanzi ai tribunali e che nei giudizi dei tribunali e delle Corti si seguisse il Codice. Bonacci osservò che l' articolo della Commissione viola lo statuto e i Codici. Parenzo disse di preferire l' articolo del Ministero. Si è concluso di rimandare l' art. 106 alla Commissione insieme coi proposti emendamenti.

Nella seduta dell' 8 corrente, la Camera diede complemento alla discussione del capitolato per la rete Mediterranea, e così venne finito di discutere l' art. 106, e furono ripresi gli articoli 21 e 64 lasciati in sospeso nelle antecedenti sedute.

Come si sa, all' art. 21 si connetteva la quistione importantissima della protezione da concedersi all' industria nazionale, e perciò a questo articolo viva era stata la discussione e numerosi gli emendamenti.

L' art. 106, che venne primo in discussione, riguardante, come si disse, le controversie che potessero insorgere fra lo Stato ed il concessionario nella interpretazione dei contratti, e la costituzione di un Collegio arbitrale per definirle, essendo stato modificato dalla Commissione, non sollevò più discussione e fu approvato.

Solo l' on. Nervo, che aveva presentato una proposta per una Commissione speciale che potesse risolvere le quistioni tra l' esercente ed i terzi sull' applicazione delle tariffe, proposta che non venne accettata, si riservò di ripresentar'a agli allegati.

L' art. 21, ripresentato in seguito alla discussione, quantunque modificato dalla Commissione, risollevò nuova opposizione.

La sola modificazione di questo articolo consisteva in ciò che, invece di concedere astrattamente che per la fornitura del materiale ferroviario si potesse ricorrere all' estero quando il prezzo d' opera nazionale superava del 5 per cento (comprese le spese di dogana e trasporto) il prezzo dell' industria straniera, si devolveva invece facoltà al Governo di autorizzare queste provviste all' estero.

L' on. Favale, reputando l' articolo insufficiente a difendere gli interessi nazionali, optò per l'adozione dell'emendamento Baccarini, il quale disponeva che si dovesse ricorrere all' industria nazionale sempre quando le provviste fossero fatte a carico del fondo di riserva della Cassa patrimoniale e delle costruzioni di nuove linee.

Anche l' on. Roux, sostenendo che i progressi attuali della nostra industria sono sufficienti per i bisogni del nostro paese, e che si deve assicurare ai nostri operai tutto quel lavoro che si può fare in casa, chiese che al 10 per cento e non al 5 dovesse fissarsi la differenza tra la offerta estera e quella nazionale.

L' on. Sanguinetti si sarebbe a questo proposito, accontentato anche dell' 8 per cento.

Intorno all'emendamento Baccarini si raggrupparono in seguito il Seismit-Doda, il Lualdi, il Mussi e il Maffi.

L' on. Zanardelli emendò a sua volta l' emendamento Baccarini, proponendo che in via generale il concessionario debba provvedersi dall' industria nazionale, e solo in casi *eccezionali* possa ricorrere all' estero, previo assenso del Governo.

Il ministro Genala e gli onorevoli Prinetti e Giolitti difesero l' articolo della Commissione, osservando che già l' industria nazionale ha naturali privilegi, e che per invigorirla bisogna lasciarla esposta fino ad un limite equo alla concorrenza straniera.

Messo ai voti, l' emendamento Baccarini-Zanardelli, veniva respinto con 188 voti contro 127, e così l'articolo 21, col corrispondente articolo 64 del capitolato restavano approvati nel testo proposto.

Rimaneva per tal guisa completata l' approvazione del capitolato per la Mediterranea.

LE TRAMVIE IN ITALIA

Sin da quando si cominciò a parlare di costruzione di tramvie a vapore in Italia, sorse in noi il dubbio, che nel nostro paese non si sapesse, con moderazione e giusto criterio, applicare questo nuovo mezzo di trasporto, e che fra breve tempo si avessero a constatare i tristi e gravi inconvenienti finanziarii, che dovevano inevitabilmente [illegible]rivare dal soverchio ed inconsulto entusiasmo per le tr[illegible]

Sono troppe le condizioni richieste a far sì ch[illegible] struzione e l' esercizio d'una linea di tramvia [illegible]

una solida intrapresa finanziaria, perchè noi non avessimo veramente a deplorare la leggerezza colla quale si davano concessioni dai Comuni e dalle Provincie, e s' impiegavano dai capitalisti ingenti somme ogniqualvolta veniva escogitata una nuova linea di tramvia.

Ed i fatti non tardarono pur troppo a dimostrare che fondati erano i nostri dubbi, e giusta l' opinione nostra.

Ecco, invero, quanto scrive la *Perseveranza* nel suo numero del 3 corrente, a proposito della risoluzione stata presa di disfare la linea Tortona-Sale:

« Primi fra tutti, e forse soli, allorquando incominciava la frenesia per le tramvie, abbiamo messo il pubblico in avvertenza sulla poca solidità di queste intraprese dal lato finanziario. La nostra previsione si è già da tempo avverata per i tronchi falliti del Vicentino e dell'Astigiano, per gli imbarazzi di quelli del Novarese, per non citarne altri. Ora poi siamo a peggio, cioè al vero disfacimento di una tramvia, quella da Tortona a Sale, ove le rendite d'esercizio si dimostrarono così negative da consigliare come miglior partito di levare le rotaie, perdendo tutto il capitale speso nella costruzione, all' infuori del poco ricavabile dalla rivendita dei ferri e vetture già logori. Il fatto gravissimo dovrebbe servire d' esempio, prima ai capitalisti, che non hanno a far altro all' infuori dal girare gli occhi attorno e vedranno agevolmente che tutte quasi le tramvie, pochissime eccettuate, fanno affari ben magri, tali da non permettere i rifacimenti della via e del materiale mobile; per cui il fallimento è per moltissime più o meno prossimamente sicuro. Dovrebbe pur ammaestrare le Provincie ed i Comuni a non accordare tanto facilmente concessioni, dalle quali avranno rovinate le strade ordinarie, reso difficile e pericoloso il carreggio, con pericolo poi di essere in appresso costretti a sussidi che andranno ad aggravio dei loro poco floridi bilanci; e ciò per non veder tolto un mezzo di trasporto, al quale il pubblico si sarà abituato.

« Del citato fatto il Governo pure avrebbe obbligo di preoccuparsi, onde non vadano sciupati capitali; e ciò a tutto danno delle ferrovie, che invece hanno bisogno di un traffico attivo, se si vuol avere da esse un buon servizio, quale è interesse nazionale capitalissimo si abbia. Le tramvie servono più a gite di svago che a veri viaggi per affari, od a seri trasporti di merci. Non si deve quindi sacrificare ad esse le ferrovie, tollerandone la concorrenza ».

Le giuste osservazioni della *Perseveranza*, a cui noi ci associamo, meritano di essere prese in seria considerazione da tutti coloro, che vogliono e possono procurare il bene del nostro paese; e noi ci auguriamo di poterne presto rilevare i salutari effetti.

ILLUMINAZIONE ELETTRICA

DELLA STAZIONE DI SAMPIERDARENA

Il *Caffaro* di Genova nel suo numero del 4 corr. [illegible] pubblicato, e parecchi giornali hanno riportato, che [illegible]casione del recente straripamento del torrente [illegible]vera l' acqua è entrata nella stazione di Sam[illegible] ha guastato il locale delle macchine per l' illuminazione elettrica, danneggiandole assai gravemente e che il danno si calcola a L. 30,000 circa.

Assunte informazioni al riguardo ci risulta che una tale notizia è completamente destituita di fondamento. L' officina elettrica della stazione di Sampierdarena inaugurata il 15 gennaio p. p. ha sempre continuato a funzionare regolarmente, nè la piena della Polcevera poteva danneggiarla, perchè consta che nello studio del relativo progetto è stato tenuto calcolo anche delle piene straordinarie a cui può andar soggetto quel torrente.

Ed in tale occasione crediamo far cosa gradita ai nostri lettori pubblicando alcuni dati che ci siamo procurati circa l' impianto elettrico di cui si tratta, che può essere annoverato fra i più importanti e che è forse l' unico, per le sue dimensioni, stato fino ad ora adottato nell' esercizio ferroviario.

La superficie illuminata è di circa metri quadrati 60,000 sulla quale trovansi distribuiti i binari ove si effettua lo smistamento dei treni merci, il quale lavoro coll' uso della luce elettrica può effettuarsi con tutta la sicurezza anche nelle ore notturne.

La illuminazione viene prodotta da *nove* fari, ciascuno dei quali ha l' intensità luminosa pari a quella di circa 7500 candele.

I fari sono posti all' altezza di 17 metri dal piano delle ruotaie. I pali che in via provvisoria attualmente li sostengono sono di legno, ma verranno quanto prima sostituiti da antenne di ferro del modello adottato pei segnali del sistema Saxby e Farmer.

Sei dei detti fari funzionano già fino dal 15 gennaio p. p. e *tre* verranno accesi fra pochi giorni.

Questi ultimi trovansi alla considerevole distanza media di un chilometro dall' officina ove l' elettricità viene prodotta, e trattasi quindi di una vera trasmissione a distanza dell' energia elettrica perchè, tenuto calcolo del filo di ritorno, la corrente percorre circa 2000 metri.

Il canape conduttore dell' elettricità è formato da 19 fili di rame elettrolitico del diametro di millimetri 1,422 ed è isolato da un nastro tessuto, imbevuto di una soluzione di *caoutchouc*, da un nastro di *caoutchouc* puro legato e da due strati di tela incantramata.

Questi canapi che diedero i migliori risultati, tanto per la conducibilità come per l' isolamento, vennero confezionati nella fabbrica della Ditta Pirelli e C. di Milano, i cui prodotti gareggiano ormai con quelli delle Case estere le più rinomate.

La forza motrice idraulica viene somministrata dalla Società dell' acquedotto De Ferrari-Galliera colla pressione di circa dieci atmosfere.

Le motrici sono due turbine del sistema Gérard ad asse orizzontale, ciascuna della forza di *quaranta* cavalli.

Le macchine dinamo-elettriche in numero di *dodici* sono del sistema Siemens e Halske a corrente continua; *nove* funzionano quali generatrici e *tre* come eccitatrici.

I regolatori sono pure del sistema Siemens e Halske e gli Amperometri del sistema Hartmann.

Questo impianto, tanto nella parte idraulica, come nell' elettrica è stato studiato dall' ingegnere Capo-Divisione delle Strade ferrate dell' Alta Italia comm. Maroni che personalmente ha diretto l' esecuzione dei relativi lavori coll' assistenza dell' egregio ispettore sig. Bertello, coadiuvato dal controllore dei telegrafi sig. Verda.

BIBLIOGRAFIA

Cenni sulla Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro. — Al personale delle Strade ferrate.

Si è, con questo titolo, pubblicato in Milano dallo stabilimento G. Civelli un opuscolo che crediamo utile di segnalare ai lettori del *Monitore*, atteso l' importante argomento di cui tratta, e la classe delle persone cui è la pubblicazione dedicata.

L' autore di questa pubblicazione si propone il lodevole e filantropico scopo di dimostrare con poche parole, ma sani e fondati argomenti, quale e quanta convenienza abbiano gli agenti tutti delle ferrovie, ed in specie quelli addetti ai servizi, in cui maggiore è l' alea del pericolo, di assicurarsi alla *Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortunii degli operai sul lavoro.*

A distruggere certi pregiudizi, che pur troppo ancora sussistono nelle masse contro siffatte Istituzioni, bene a proposito l' autore rileva che la detta Cassa Nazionale di Assicurazione (alla cui fondazione si provvedeva con legge 8 luglio 1883 n. 1457 (serie 3ª) che approvava la relativa convenzione stipulata tra il Governo ed alcuni Istituti di beneficenza del Regno) offre, più che ogni altro istituto di siffatto genere, salde guarantigie dell' utilità che per essa ne deriverà al benessere della classe operaia.

Ed invero, per poco che uno fermi l' attenzione sua e sull' origine di questa Cassa e sul modo suo di funzionare, e sulle concessioni fatte a di lei favore dal Governo, non tarderà a convincersi che eccezionali siano realmente i vantaggi che detta Cassa offre agli assicurati in confronto di qualsiasi altra società.

Concessione per parte del Governo del servizio gratuito degli uffici postali per la stipulazione dei contratti, per le riscossioni dei premi e per i pagamenti delle indennità ed esenzione dalle tasse di bollo e registro. Concorso poi da parte di Istituti di beneficenza alla formazione del fondo di garanzia mediante un complessivo contributo di L. 1,500,000, e col carico per dippiù delle spese d' amministrazione della Cassa.

E giova notare che la Cassa Nazionale esclude per conto suo qualsiasi idea di lucro, e per conseguenza provvide con una disposizione nel proprio regolamento a che si ripartisse la metà degli utili fra tutti gli assicurati in proporzione del premio pagato, dovendo l' altra metà erogarsi al fondo di riserva ed al riscatto del capitale fornito dagli Istituti fondatori.

Dimostrata così la possibilità e la certezza che la Cassa Nazionale è in grado di accordare, con tariffe minime, indennità maggiori, l' autore passa a dare alcuni cenni sulle varie specie di assicurazioni che la Cassa Nazionale comprende; nota che fra esse quella che più si addice al personale delle strade ferrate si è la cosidetta *individuale;* ricorda che la Cassa Nazionale comprende soltanto *gli infortuni sul lavoro*, e dati ancora alcuni cenni sulle tariffe e sul tempo durante il quale vengono forniti i sussidii dalla Cassa, così prende a ragionare, in merito alla convenienza per gli impiegati ferroviari di assicurarsi alla Cassa Nazionale:

« Se noi poniam mente ai sinistri che succedono sulle strade ferrate, niun dubbio come ai suoi agenti, specie quelli del servizio attivo, così continuamente esposti ai pericoli, tornerebbe di grande utilità l'associarsi alla Cassa Nazionale, attesochè mediante il pagamento di un premio annuo assai tenue, essi potrebbero ritrarre, in caso di disgrazia in servizio, rilevanti benefizii; e ben inteso indipendentemente da quanto potrebbe esser loro pagato sia dalla Cassa-pensioni, come dal Consorzio di mutuo soccorso, ed anche dall' Amministrazione ferroviaria nei casi previsti dal Regolamento sul personale ».

« Non si saprebbe spiegarne il perchè, ma gli è un fatto certo, che pochi sono coloro i quali pensino alla possibilità di una disgrazia, mentre la maggioranza si culla in una spensierata tranquillità, da cui non si scuote se non quando la disgrazia cessa di essere soltanto possibile e diventa pur troppo una triste realtà. Fortunati allora quelli che avranno provvidamente pensato in tempo a prepararsi un peculio, perchè almeno alla loro sventura non dovranno aggiungere anche le strettezze finanziarie ».

« Non basta essere accorti, non è sufficiente essere cauti; talvolta anche la massima prudenza ed avvedutezza non riescono a schivare un sinistro, molti essendo i rischi che per la specialità del servizio stesso, sovrastano sul personale delle strade ferrate. Un segnale omesso o non avvertito, un falso scambio, un ordine non eseguito o frainteso, un movimento di manovra troppo accelerato, ecc., ecc., sono tutte cause di possibili disgrazie; se poi agli errori si aggiunge il soverchio ardire di molti per la contratta abitudine coi pericoli, nonchè le intemperie che talvolta sono cagione di infortuni, in allora non ci si potrà dire che i nostri timori siano esagerati, e non si potrà più negare la grande utilità per il personale delle strade ferrate ad assicurarsi alla Cassa nazionale ».

« Potremmo citare non pochi esempi di agenti resi inabili al lavoro, e di altri che miseramente perdettero la vita in seguito a disgrazie avute in servizio; ma a noi basta richiamare l'attenzione degli agenti tutti delle strade ferrate sulla responsabilità morale che essi assumono verso sè stessi e verso le loro famiglie non provvedendo in tempo ad allontanare i giorni difficili, conseguenza naturale delle disgrazie ».

« E qui vogliamo prevenire l' obbiezione che qualcuno potrebbe muoverci sulla superfluità di questa assicurazione per il personale delle strade ferrate, per essere il medesimo

in massima parte associato alla Cassa-pensioni. Innanzi tutto facciamo osservare che parecchie migliaia di agenti non vi fanno parte: infatti senza parlare di quelli che non hanno potuto compartecciparvi per causa dell'età, o che potendolo eccezionalmente, non l'hanno voluto; e senza tener conto del personale avventizio e provvisorio che non può esservi inscritto fino a che non ottenga la nomina stabile; basta accennare alla numerosa schiera degli operai delle officine (n. 5000 individui circa) i quali per disposizione dei regolamenti non sono ammessi all' Istituzione; e siccome le disgrazie possono succedere a tutti ed in qualunque momento, così per tutto il personale non facente parte della Cassa-pensioni, resta indiscutibile che, anche tenuto conto a di lui favore della pensione di grazia che l' Amministrazione ferroviaria spesso concede nei casi d' infortunio, l'assicurazione alla Cassa nazionale non gli è al certo superflua, chè anzi non esitiamo ad affermarlo gli torna più che utile, necessaria ».

« Prova ne sia il recente fatto avvenuto alla Stazione di smistamento fuori Porta Sempione (Milano). Un manovale stava attendendo alle proprie occupazioni, quando sopraggiunge un treno; la fitta nebbia che in quel giorno avvolgeva la stazione gli fece sbagliar strada, talchè il treno, in men che si dica, gli fu addosso, urtandolo e gettandolo a terra in sì disgraziato modo, che il pover uomo s'ebbe ambo le gambe fracassate. Trasportato all' ospedale dovette subirne l'amputazione all'arto superiore, e ancorchè l' infelice fosse sopravvissuto, egli non sarebbe mai più stato in grado di ritornare al lavoro: e siccome era ancora provvisorio, epperciò non inscritto alla Cassa-pensioni, così altro non poteva *sperare* che una pensione di grazia dall'Amministrazione ferroviaria, pensione che nell'ipotesi più favorevole non sarebbe stata al certo superiore ad una lira al giorno ».

« Se il medesimo fosse stato assicurato alla Cassa nazionale per gli infortuni sul lavoro, non è egli vero che col tenue premio di lire 6.58 annue, vale a dire 55 centesimi circa al mese, avrebbero tosto ricevuto lui sopravvivendo, od altrimenti la famiglia, l'indennità di lire *duemila*? E data pure la pensione sopradetta, non è egli vero che colla rendita di questo capitale, essi avrebbero meglio provveduto alla loro esistenza ?

« Riguardo poi agli agenti che sono inscritti alla Cassa pensioni, facciamo osservare che se questa assegna ai medesimi od alle loro famiglie una modesta pensione annua, l' assicurazione viene ad offrire un discreto capitale, che se non è una fortuna propriamente detta, è però certo un grande aiuto, il quale permette sia all'agente ferito o mutilato, come alla vedova di dedicarsi a qualche piccolo commercio, da cui trarre un lucro anche tenue, che aggiunto alla pensione, loro fornisca il mezzo di campare la vita meno difficilmente ».

Abbiamo voluto qui riprodurre questo brano dell' opuscolo, perchè profonda fu la convinzione avutane dalla lettura che realmente debbasi, da chi desidera migliorata sotto ogni aspetto la condizione degli impiegati ferroviarii, appoggiare l' istituzione della Cassa Nazionale.

Ed ora completeremo questi brevi cenni dando qui l'indicazione delle sedi compartimentali della Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortunii degli operai sul lavoro, alle quali si debbono indirizzare le domande di assicurazione:

Per il Piemonte (esclusa la parte della provincia di Novara alla sinistra della Sesia) alla Cassa di risparmio di Torino ;

Per la Liguria, al Monte di Pietà e Cassa di risparmio di Genova ;

Per la Sardegna, alla Cassa di risparmio di Cagliari ;

Per la Sicilia, al Banco di Sicilia in Palermo ;

Per le Calabrie , le Puglie , la Basilicata , la Campania (esclusa la provincia di Benevento) e per la provincia di Chieti, al Banco di Napoli ;

Per la provincia di Roma alla Cassa di risparmio di Roma ;

Per la Toscana e l'Umbria, al Monte dei Paschi in Siena;

Per l' Emilia (escluse le provincie di Parma e Piacenza) e per le Marche (esclusa la provincia di Ascoli), alla Cassa di risparmio di Bologna ;

Per la Lombardia, il Veneto, le provincie di Parma, Piacenza, Aquila, Teramo, Campobasso, Benevento , e per la parte della provincia di Novara alla sinistra della Sesia, alla *Cassa di Risparmio di Milano*.

Le domande di assicurazione possono venire presentate anche per mezzo degli uffici postali e comunali e delle filiali dei sopradetti Istituti , dirigendo tali domande alla rispettiva sede compartimentale , la quale invierà gli opportuni moduli e schiarimenti a questi uffici od ai proponenti. Per ora sarà preferibile che i richiedenti stessi scrivano direttamente in lettere aperte e non affrancate alle sedi compartimentali , fornendo loro le notizie necessarie sulla professione ed industria esercitata e sul contratto desiderato.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che l' Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha presentato al Ministero dei lavori pubblici , chiedendone l' approvazione, uno schema di convenzione da Essa stipulato col sig. comm. Francesco Cirio, avente lo scopo di agevolare l' esportazione da Roma della pozzolana.

Con detta convenzione , il sig. comm. Cirio s' impegna di consegnare almeno 3000 carri di pozzolana all' anno, i quali dovranno essere trasportati con treni speciali dalla stazione di Roma a quelle di Napoli, di Ancona, di Livorno, di Pisa e di Firenze.

><

Siamo informati che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia si è pronunciata contraria alla attuazione del servizio viaggiatori mediante il treno-merci 1714 fra Novara ed Alessandria, e ciò sia pel riflesso che non convenga diminuire il carico delle merci da trasportare con detto treno per aggiungervi vetture da viaggiatori, e sia pel fatto che la linea suaccennata è già servita da 8 coppie di treni che soddisfano completamente ai bisogni del servizio viaggiatori.

><

Ci consta inoltre che la stessa Amministrazione ha fatto presente al Ministero dei lavori pubblici la con-

venienza di stabilire il doppio binario su alcune tratte della ferrovia Pisa-Genova onde poter sopperire all'aumento sensibilissimo di traffico che va manifestandosi sulla linea medesima.

A tale uopo ha studiato un progetto per raddoppiamento di binario fra Pisa e Sarzana dividendolo in due tratti, cioè: Pisa-Massa e Massa-Sarzana. Il preventivo pei lavori del 1° tronco rileva a L. 1,720,000 ed a L. 1,550,000 quello del secondo, ossia in totale L. 3,270,000.

><

La medesima Amministrazione ha poi disposto che siano intrapresi d' urgenza i lavori di adattamento del casello n. 90, della linea Ligure di Levante onde si possa stabilire in quella località la fermata dei treni speciali istituiti per gli operai addetti all' Arsenale marittimo di Spezia, allo scopo di rendere possibile il servirsi dei treni medesimi agli operai dimoranti a Santo Stefano, a Ponzano Inferiore, a Ponzano Superiore ed a Capriglio.

><

La Giunta municipale di Torino nella sua seduta del 4 corr. diede voto favorevole al chiesto raccordamento della tramvia Torino-Giaveno, lungo il Corso Castelfidardo, colle ferrovie dell' Alta Italia presso la stazione di Porta Susa. In seguito di ciò, si è recata stamane sopraluogo una commissione di funzionari di dette ferrovie col concorso del concessionario della tramvia per fissare d' accordo le condizioni di tale raccordamento.

><

Da una distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 4.o trimestre 1884, risulta che essi sommarono a 18, cioè 8 nel mese di ottobre, 4 in novembre, e 6 nel dicembre. Per la maggior parte, furono sassi lanciati contro i treni in marcia od ostacoli posti sulle rotaie, le cui conseguenze si ridussero alla rottura di alcuni vetri dei vagoni.

><

Come abbiamo annunciato nel *Monitore* del 28 gennaio, l'ing. comm. Angelo Giambastiani ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il risultato degli studii fatti, in un tempo relativamente breve, della nuova ferrovia da Genova per Acqui ad Asti.

Ecco i principali dati su questa linea, che abbiamo promesso:

Il progetto della ferrovia da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza Monferrato comprende lo studio di due diversi tracciati. Il più breve misura chilometri 95.185 con un vantaggio sull'attuale linea per Alessandria, di chilometri 14.370. L' altro tracciato, che diversifica specialmente nell'attraversata dell'Appennino e nella tratta fra Acqui e Nizza, è lungo chilometri 105.815. Ambedue i tracciati furono studiati coi medesimi criteri tecnici e soddisfano a diversi obbiettivi di interesse locale. La parte più importante, tecnicamente, è la tratta Genova-Ovada che comprende il passaggio dell' Appennino. Il primo tracciato non sorpassa la quota di m. 326 ed ha una galleria di m. 9,463; il secondo, con sviluppo elicoidale, sale sino alla quota 385 riducendo la massima galleria a soli m. 3,320. In questa tratta sono progettate moltissime ed importanti opere d'arte. Il viadotto più alto ha il piano stradale a m. 54 sul fondo della valle, il più lungo misura circa m. 200. Fra Acqui e Nizza un tracciato passa per Val Bogliona e l' altro per Val Cervino.

Il progetto è di una ferrovia ad un solo binario ma di grande traffico. Le Stazioni piuttosto numerose, nel mentre aumentano la potenzialità d'esercizio, soddisfano alle giuste esigenze dei paesi attraversati. La pendenza non supera il 15 0[00]: il raggio minimo delle curve è di m. 500 per un tracciato e di metri 400 per l'altro.

Le gallerie sono rispettivamente in numero di 26 e di 41 e la loro lunghezza complessiva di m. 28,868 e di m. 29,838.

L'importo preventivo dei due progetti è pressocchè uguale: pel primo di lire 44,791,000; pel secondo di L. 45,031,000. Al costo effettivo delle opere fu poi aggiunto il 10 0[00] circa per circostanze imprevedute, maggiori lavori ecc,: per cui ne è risultato l'importo di L. 49,270,000 pel primo e di L. 49,534,000 pel secondo.

Ci riserviamo di pubblicare in un prossimo numero su questa ferrovia alcune osservazioni ad illustrazione e complemento dei dati surriferiti.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, il regolamento-tariffe, sottoposto all'approvazione governativa dal concessionario della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva pel trasporto dei viaggiatori e delle merci su quella linea. Le condizioni di un tale regolamento non presentano che lievissime differenze in confronto di quello in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia.

><

Con riserva di darne nel prossimo numero, come siamo soliti, ampie informazioni tecniche, annunziamo oggi la presentazione fatta dall' Ufficio del Genio civile di Girgenti al Ministero dei lavori pubblici, del progetto riformato per l'appalto del tronco da Porto Empedocle a Siculiana, della linea di 4.a categoria Castelvetrano-Porto Empedocle, il qual tronco misura la lunghezza di m. 13,800 ed importa una spesa complessiva di L. 1,380,000, delle quali a base d' asta L. 990,840, ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione governativa.

><

In conformità ad una deliberazione del Consiglio provinciale di Cuneo, quello di Porto Maurizio ha deliberato di fare, come ha fatto, istanza al Governo del Re acciocchè la linea ferroviaria da Cuneo a Ventimiglia venga classificata fra quelle di 1.a categoria, o quanto meno che la quota di concorso provinciale sia ridotta ad un quarto del decimo stabilito colla legge del 29 luglio 1879.

><

Lo stesso Consiglio provinciale ha fatto pervenire al Ministero dei lavori pubblici altro suo deliberato, col quale si fa istanza per ottenere a favore della provincia di Porto Maurizio la concessione di 44 chilometri di ferrovia, occorrenti per il prolungamento

della linea Ceva-Ormea sino al mare tra Oneglia e Porto Maurizio, includendo la domandata ferrovia nell'elenco di quelle delle quali si chiede l'autorizzazione per la costruzione in quarta categoria, col disegno di legge ora in discussione alla Camera dei deputati.

><

Abbiamo da Parma che la Impresa costruttrice del tronco della ferrovia Parma-Spezia da Guinadi a Borgotaro, che comprende la grande galleria del Borgallo, ha completato l'impianto dei mezzi meccanici pel perforamento della galleria medesima dal lato di Guinadi; sicchè sarà ora possibile di dare un maggior sviluppo a quei lavori.

><

Ci scrivono da Oderzo che quel Municipio, essendo stato assicurato che i lavori di costruzione del primo tronco Treviso-Ponte di Piave, della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta sono prossimi al loro compimento, ha interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici a voler disporre per la più pronta apertura all'esercizio del tronco stesso. Da un tale provvedimento ricaveranno grande benefizio le popolazioni del distretto di Oderzo nel quale è florido il commercio dei bovini ed assai importante l'industria dei bozzoli.

><

I signori comm. V. Breda ed A. Allievi hanno chiesto al Ministero dei lavori pubblici la proroga di sei mesi all'autorizzazione loro concessa per far procedere agli studi di una ferrovia metropolitana per Roma.

><

Il Comune di Masone, in recente adunanza del suo Consiglio, ha deliberato di rivolgere a S. E. il Ministro dei lavori pubblici le più calde istanze onde voglia tenere nel debito conto le legittime aspirazioni di quella popolazione perchè nella scelta del tracciato della linea Genova-Acqui-Asti sia data la preferenza a quello che rende possibile l'impianto di una stazione ferroviaria in quel Comune.

><

Ci informano da Trapani che quella Camera di commercio ed arti ha vivamente interessato S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio a fare in modo che dal Dicastero dei lavori pubblici venga sollecitata la costruzione della nuova ferrovia Trapani-Calatafimi-Castellamare del Golfo, giusta il progetto già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. La stessa Camera insta poi perchè la costruzione della linea sia affidata alla Società concessionaria della rete Sicula, giusta il disegno di legge per le nuove convenzioni ferroviarie in discussione alla Camera dei deputati.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa procedersi alla provvista di n. 18 lomotive nel modo proposto dall'Amministrazione delle ferrovie Romane per la quale debbono servire.

Le locomotive sono a sterzo col relativo tender a tre assi.

La fornitura è da concedersi a trattativa privata alla Ditta Ansaldo di Sampierdarena, pel presunto prezzo di L. 1,321,900.

La consegna delle locomotive dovrà farsi nella ragione di 3 al mese, a partire dal 7.o mese dopo approvato il contratto.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso in un precedente numero del *Monitore* intorno al progetto di appalto del tronco da Trappa ad Ormea della ferrovia Ceva-Ormea.

Col progetto stesso si considerano due diverse soluzioni; la prima, con Stazione prossima all'abitato di Ormea, e la seconda con la Stazione medesima situata a circa 1000 metri dall'abitato.

Le notizie che seguono si riferiscono alla prima di dette soluzioni. Secondo la quale il tronco di linea da Trappa ad Ormea misura m. 8,239.40 ed importa la spesa complessiva di lire 1,911,000, delle quali per lavori e provviste da appaltare L. 1,431,000 e L. 430,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista di materiale di armamento e di meccanismi fissi ed imprevisti.

Le opere d'arte speciali progettate lungo il tronco sono: una galleria della lunghezza di m. 240; 2 ponti sul Tanaro in 3 arcate di m. 10 cadauna; un viadotto a 5 luci di m. 8 d'apertura ognuna. Le opere d'arte secondarie previste consistono in: n. 15 manufatti di luce varia fra m. 0.80 e m. 1.50; n. 5 id. id. m. 2; n. 1 id. id. m. 2.50; n. 3 id. id. m. 3; n. 4 id. id. m. 4; n. 2 id. id. m 6; n. 3 id. id. m. 7.

Di Stazioni, una sola è proposta, quella di Ormea nella quale saranno da eseguirsi i fabbricati seguenti: pei viaggiatori, per cessi, il piano caricatore, il magazzeno merci, una rimessa per due locomotive, una tettoia per carbone ed un rifornitore.

La larghezza normale della strada è quella assegnata alle linee di 2.o tipo economico come fu adottato per gli altri tronchi della linea. Le case cantoniere da impiantare per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono in numero di 8, tutte semplici.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 4,956.79 di allineamenti e da m. 3,282.81 di tratti in curva con raggio minimo di m. 300; e l'andamento altimetrico è costituito da m. 812.88 di livellette orizzontali e da m. 7,426.52 di livellette in pendenza con inclinazione varia fra il 12 ed il 14 per mille.

><

Si ha da Roma che al Ministero della guerra si sarebbe accennato alla probabilità, e credesi che sia già data qualche disposizione in proposito, di spedire in Africa tutto il materiale occorrente all'impianto di una piccola ferrovia a sistema francese, del tipo, se non eguale, però assai somigliante a quello che il Decauville aveva impiantato all'Esposizione di Torino, e che normalmente serve ai grandi lavori di sterramento, o pei trasporti del materiale da costruzione.

Queste piccole ferrovie sarebbero assai utili, stante la facilità colla quale possono essere trasportate da un luogo all'altro, e servirebbero molto opportunamente al trasporto del materiale da guerra, delle provvigioni e di tutto quanto il Ministero ha intenzione di mandare ai designati punti di sbarco.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia nell' ultima sua seduta ha approvati, fra altri, i contratti seguenti colle Ditte:

Francesco Cirio, di Torino, per nolo all' Amministrazione, a tutto giugno p. v., di 64 carri di sua proprietà; Eredi di G. B. Brunetti, di Saluzzo, per la fornitura di 100,000 cunei di quercia rovere; Oneto ing. Nicola, per la costruzione della linea di comunicazione fra le calate del porto di Genova e la linea ligure di Levante.

Ha pure aggiudicato alle Ditte:

Filippo Tassara, di Voltri, la fornitura di 2000 molle a spira per veicoli; Davide Rossi, di Torino, la fornitura di 100 quintali di olio di sesamo per la untura dei veicoli; Vaccari, l' appalto dei lavori d' allargamento del ponte sul Po presso Valenza; Trombotto C. di Torino, la fornitura di viti diverse; Scauiglia, l'appalto della costruzione della linea di comunicazione fra la stazione marittima di Genova e lo scalo di Piazza Caricamento.

Il Consiglio stesso ha inoltre approvati i progetti pei lavori seguenti:

Impianto dell' illuminazione elettrica nel fabbricato-passeggieri di Genova P. P. e nel piazzale esterno (L. 77,000); Costruzione di un piccolo fabbricato ad uso Caffè, nella stazione di Recco (L. 12,500); Impianto del servizio telegrafico ad Olevano (L. 1100); Nuove opere di sostegno all' imbocco della galleria Raineri verso Alba (L. 19,000).

Quanto prima verranno tenuti i seguenti appalti:

Impianto di una stazione di smistamento a S. Bovo presso la stazione di Novi (L. 118,000); Aggiunta di un binario nella stazione di Bergamo (L. 45,000); Impianto di un binario di sicurezza nella stazione telegrafica della galleria della Sella, sulla linea Savona-Bra (L. 361,000); Costruzione di un magazzino merci nella stazione marittima di Venezia (L. 220,000).

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto definitivo del 1° tronco Novara-Ticino della ferrovia Novara-Saronno-Seregno;

Tipo normale del fabbricato passeggeri per le stazioni di Como Lago, Varese e Laveno e piani generali delle stazioni di Como Lago e succursale nella ferrovia Como-Varese;

Progetto modificato per l' ampliamento della stazione di Monselice in seguito all'innesto della ferrovia Legnago-Monselice.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto per lavori di consolidamento pel tronco ferroviario in costruzione Grottaglie-Lattiano;

Perizia di maggior spesa per L. 89 mila, occorrenti alla costruzione del tronco Castropignano-Campobasso, della strada provinciale n. 41 in Campobasso;

Progetto per sistemazione delle sponde dei canali del Piano d' Arcola lungo la ferrovia ligure fra Spezia e Massa;

Progetto d' ampliamento della stazione di Acquaviva Platani (ferrovie Sicule).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — In seguito alla diminuzione, da noi annunziata nel numero del 4 corr., di lire 5 24 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 357,145.88, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 3 gennaio p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del viadotto sulla vallata del Lambro tanto per la parte muraria che per la parte metallica, fra le progressive 6,660, 6,907.87 a partire da Seregno, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, si procederà, alle ore 10 ant del 25 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Milano, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 338,431.44, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi venti.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 23,000, ed in L. 46,000 quella definitiva, ambedue in numerario ed in cartelle del D. P. dello Stato.

— In seguito alla diminuzione, da noi annunciata nel numero predetto, di lire 5,07 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 642,588.90, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 3 gennaio p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, compreso fra la sponda sinistra del Lambro e la sponda destra dell'Adda, della lunghezza di m. 13,911.72, nei territori delle provincie di Milano e di Como; si procederà, alle ore 10 ant. del 25 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le R. Prefetture di Milano e Como, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 610,009.64, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi venti.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 44,000, ed in lire 88,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato.

Ferrovia Como-Lecco. — In seguito alla diminuzione, da noi annunziata nel numero del 4 corr., di lire 5.02 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 2,270,593.30, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 dicembre 1884, per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della ferrovia Lecco-Como, compreso fra le Stazioni di Oggiono e di Lecco, della lunghezza di m. 10,976.04, si procederà, alle ore 10 ant. del 25 fabbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Como, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 2,156,609.52, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per mettere il tronco in istato da potersi aprire all' esercizio entro mesi quarantasei dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 121,000, ed in lire 242,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Nel nostro numero del 21 gennaio u. s. annunciavamo che pel 3 corr. erano indetti presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Novara gli appalti per la costruzione del 3° e del 4° tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, dell'importo il 3° di lire 2,104,000, ed il 4° di lire 3,380,000. Tali appalti vennero provvisoriamente deliberati al signor Giovanni Marsaglia di Torino, col ribasso, sì l' uno che l'altro, del 15.65 0[0.

Ferrovia Benevento-Avellino. — L'appalto per la costruzione del tronco ferroviario Benevento-Avellino compreso fra le Stazioni di Altavilla e Benevento, indetto pel 6 febbraio presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Avellino, e da noi annunciato nel numero del 21 gennaio u. s, venne provvisoriamente deliberato al sig. Luigi Medici, col ribasso del 5 05 0[0 sul l'importo di lire 2,800,713.30.

Ferrovia Ravenna-Rimini. — L'appalto indetto pel 6 febbraio presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefetttura di Ravenna per la costruzione del tronco ferroviario Alfonsine-Ravenna, della ferrovia Ravenna-Rimini, da noi annunziato nel numero del 21 gennaio u. s., fu definitivamente deliberato al signor Antonio Emiliani col ribasso del 26.15 0[0 sull'importo ridotto di lire 827,120.

Ferrovie Sicule. — L'appalto indetto pel 3 febbraio al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Girgenti per la costruzione del tronco di ferrovia dall'estremo sud dell'attuale stazione di Licata alla piazza del Castello, da noi annunziato nel numero del 21 gennaio u. s. fu definitivamente aggiudicato al sig. Giuseppe Piazza col ribasso dell' 8 50 0[0 su L. 164,138.74.

Le ferrovie e gl'interessi milanesi. — Il sindaco di Milano, nella seduta del Consiglio comunale del 9 corr., ha dichiarato che, secondo le promesse che egli disse di avere avute, rimarrà a Milano la sede della Mediterranea, ove verrà pure probabilmente stabilito un ufficio dell'Adriatica. Soggiunse poi che i progetti per l' ingrandimento delle Stazioni, allacciamento di Rogoredo alla Stazione di smistamento e creazione di una nuova stazione al sud della città, sono ora sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed è già stanziata una prima somma per la loro esecuzione nella cifra di dieci milioni e trecentosessanta mila lire.

Ferrovie Romane. — Il 21 dicembre scorso, la Commissione liquidatrice della Società delle ferrovie Romane, assistita dai delegati del tesoro e da un pubblico notaio, si tenne in seduta permanente sino allo scoccare della mezzanotte, a fine di poter fare legalmente constare il numero delle azioni presentatesi al prescritto cambio in tempo utile, e si ebbero i seguenti risultati :

	Comuni	Trentennarie	Priv leg.te (Senesi)	Totale
In circolaz. al 1° genn. 1882	196,140	21,115	16,800	234,055
Presentate al cambio a tutto il 31 dicembre 1884	189,515	20,797	16,644	226,956
Non presentate	6,625	318	156	7,099

Ferrovia Rieti-Corese. — Il Municipio di Rieti, compreso della importanza commerciale, industriale, politica e militare di un tronco di ferrovia che da Rieti, sulla linea Pescara Terni, porti a Corese, sulla linea Ancona-Roma, si è fatto promotore di un Consorzio per ottenere la concessione e la costruzione della linea ferrata Rieti-Corese in 4ª categoria. La linea Rieti-Corese è destinata a portare i benefizi delle facili comunicazioni nella miglior plaga della fertile Sabina, abbreviando di due terzi all'incirca per essa, come anche per le provincie di Ascoli-Piceno, di Teramo e di Aquila, l'attuale percorrenza ferroviaria su Roma.

La linea di che trattasi avrebbe un percorso di circa 47 chilometri. La spesa di costruzione ammonterebbe a lire 9,400,000.

— Domenica, 8 corr., si tenne poi in Moricone un' assemblea di tutti i sindaci dei comuni interessati e di vari egregi cittadini sotto la presidenza del cons. prov. Aureli, per promuovere la costruzione di una diramazione della ferrovia Rieti-Corese che dovrà distaccarsi nelle vicinanze di Monteleone per congiungersi alla Roma-Sulmona tra Tivoli e Montecelio.

L'adunanza fu molto numerosa, e la discussione assai animata si chiuse col seguente ordine del giorno, votato all'unanimità:

« I sindaci del mandamento di Palombara Sabina riuniti in Moricone presso il consigliere provinciale sig. Aureli — che li ha convocati all'uopo — fanno plauso all'iniziativa presa dal medesimo, dal principe Don Giovanni Borghese e da altri egregi cittadini della Sabina per la costruzione di una diramazione della ferrovia Rieti-Passo Corese che dovrà distaccarsi nelle vicinanze di Monteleone per congiungersi alla Roma-Sulmona tra Tivoli e Montecelio; riconoscendone gl' immensi vantaggi che da tale opera ne potranno derivare alle popolazioni dell' intera Sabina, la quale sarà riunita così nelle diverse sue parti, e posta in comunicazione diretta con le principali linee ferroviarie che fanno capo alla Capitale. A tale effetto prendono impegno di proporre e raccomandare a suo tempo ai rispettivi Consigli comunali la unione al Consorzio già pressochè costituito della linea Roma-Passo Corese, onde attuare, unitamente alla suddetta linea, anche la detta diramazione di tanta importanza e di una utilità incontestabile.

« In pari tempo i sindaci sottoscritti ringraziano il comune di Rieti ed il Comitato promotore della linea Rieti-Corese della benevola accoglienza fatta ai promotori di detta diramazione; e fanno voto che la città di Tivoli — sempre disposta a favorire tutto ciò che si attua nelle vie dell'unità e del progresso — vorrà aderire anch'essa a quest' opera di comune interesse, e che tanto contribuirà allo sviluppo agricolo, industriale e commerciale della suddetta città, e dei Comuni interessati.

Ferrovia Maniago-Pordenone. — Leggiamo nel *Tagliamento*:

Sabato scorso ebbe luogo la riunione delle rappresentanze dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia. In detta adunanza venne votato il seguente ordine del giorno:

« Le rappresentanze dei comuni di Pordenone, Maniago, Aviano, Monreale e Cordenons, compreso della grande utilità, anzi della necessità di una linea ferrata da Pordenone a Maniago, accogliendo pienamente la massima, s' impegnano di sostenerla presso i rispettivi Comuni inducendoli a concorrere con una determinata quota, anche grave, alla proposta costruzione.

« Il municipio di Pordenone nominerà una Commissione, la quale, in un termine breve abbia a concretare le quote che approssimativamente fossero per spettare ad ogni Comune ».

In esecuzione a quest'ordine del giorno, la nostra Giunta ha costituita la Commissione nelle persone dei signori conte Carlo cav. Maniago, avv. Gustavo dott. Monti, ing. Damiano Roviglio, Marsilio Federico, Salice ing. Luigi, Policretti dott. Antonio, Varisco cav. Francesco, convocandola per oggi nel palazzo municipale, onde proceda colla massima sollecitudine all'esaurimento del ricevuto mandato

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta di Francoforte* annunzia che a giorni avrà luogo un' adunanza presso la Società di Sconto in Berlino del consorzio per la conversione delle azioni privilegiate della ferrovia del Gottardo. Sarà discussa la quistione della seconda serie che dev' essere denunciata al 1° luglio p. f. e di cui si ha intenzione di offrirne la conversione ai portatori attuali già nel corrente mese.

— La trattazione finale della causa della ferrovia del Gottardo contro l'impresa Favre è fissata al 23 marzo p. f. e sarà discussa nel palazzo del tribunale federale in Losanna.

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 6 corrente venne dal Consiglio federale riconosciuta come eseguita la presentazione del piano finanziario per la ferrovia funicolare Marzilli-Berna.

Ferrovia Marsiglia-Calais. — Da Marsiglia scrivono che sempre più va concretandosi e trovando adesioni ed appoggi il progetto di costruire una linea direttissima con armamento speciale, destinata a mettere in comunicazione il porto di Marsiglia con quello di Calais.

La somma occorrente sarebbe assai ragguardevole, appunto perchè si vorrebbe avere una linea anormale ed atta a straordinarii trasporti, che dovrebbero venire effettuati a grande velocità.

Lo scopo della Società che ha fatto il progetto sarebbe quello di attrarre al porto di Marsiglia non solo tutto il traffico del Mediterraneo, ma quello altresì che, proveniente dalle Indie, viene spedito normalmente pei porti della Germania del Nord a mezzo dei bastimenti.

La celerità dei trasporti, le tariffe notevolmente ribassate, le speciali condizioni, in cui si trova il porto di Marsiglia, fanno credere che il progetto sia attuabile, e possa creare una seria concorrenza a tutti i porti del Mediterraneo.

Ferrovie francesi e del Lussemburgo. — Il Governo francese ha presentato alla Camera, il 27 gennaio u. s., un progetto di legge per l'approvazione della convenzione, stipulata a Parigi il 23 agosto 1884 tra la Francia ed il Gran Ducato di Lussemburgo per il raccordamento delle ferrovie dei due Stati fra Mont-Saint-Martin e Rodange.

Ferrovie germaniche. — Il Governo prussiano ha testè presentato al Parlamento un progetto di legge per il quale viene destinata la somma di 60,700,000 marchi alla costruzione di varie ferrovie vicinali.

Ferrovie brasiliane. — Telegrafano da Coritiba, in data del 4 corrente, che la cerimonia per l'inaugurazione ufficiale della linea da Paranagua a Coritiba ebbe luogo con piena riuscita. Vi assistevano il Ministro d'agricoltura e dei lavori pubblici, il presidente della provincia di Paraua, ed i ministri plenipotenziarii della Francia, del Belgio e della Russia. L'intiera linea sarà tosto aperta all'esercizio.

Ferrovia sotterranea a Londra. — Il *Times* riferisce che tra i progetti approvati di recente dalla Commissione parlamentare ve ne è uno relativo alla costruzione di una ferrovia sotterranea, la quale, muovendo dalla Stazione di Waterloo sulla ferrovia Soutk-Western e passando sotto il Tamigi a Charing-Cross continuerà lungo Northumberland-avenue, St. Martin's-lane, Great Queen-street, Southampton-row, Cheobald's-road e Gray's-umroad, per fermarsi ad una stazione a Liverpool-street King's-cross. La lunghezza totale della ferrovia sarà di circa due miglia e 3/4. I passeggieri saranno trasportati in vagoni, per muovere i quali verrà usata o la trazione con corde o qualche altro mezzo di locomozione diverso dal vapore. Sulla nuova ferrovia vi saranno sette stazioni.

Notizie Diverse

Telegrafo transatlantico. — È noto che dopo la installazione del nuovo cordone telegrafico fra New York e la Francia, fatto in società da due milionarii, il signor Gordon Benett, proprietario del giornale *New York Herald* e il sig. Mackay, un ricco proprietario di miniere e zio della contessa Telfener, una nuova riduzione è stata portata alla tariffa telegrafica fra Parigi e New York, della quale anche l'Italia può, rivolgendosi a Parigi, profittare.

Non sarà quindi senza interesse il conoscere per quali fasi è passata questa tariffa per le comunicazioni telegrafiche tra la Francia e l'America. È inutile osservare che, mentre in Italia i nostri repubblicani vorrebbero passare ferrovie, telefoni e chi sa quali altre industrie nelle mani dello Stato, in Inghilterra e in America e tutto lasciato all'industria privata.

Nel 1866, quando fu attivato il primo filo tra Francia e America, la tariffa fu fissata a 500 franchi per 20 parole.
In novembre 1867 a 259 fr. per 20 parole.
In dicembre 1867 a 125 fr. per 10 parole.
In settembre 1868 a 84.25 per 10 parole.
In giugno 1869 a 50 fr. per 10 parole.
In agosto 1869 a 37.50 per 10 parole.
In settembre 1870 a 75 fr. per 10 parole.
In luglio 1871 a 50 fr. per 10 parole.
In maggio 1872 a 5 fr. per parola.
In maggio 1875 a 2.50 per parola.
A Natale del 1884 a 2 fr. per parola.

I telegrafi per le linee di tramvie. — Il Ministero dei lavori pubblici impartì severissimi ordini alle prefetture del regno, perchè nel periodo di sei mesi tutte le tramvie a vapore siano munite della linea telegrafica, e questo per ovviare a gran numero di disgrazie causate dalla mancanza di pronte comunicazioni.

Il Canale marittimo di Pietroburgo. — Questo canale, i cui lavori vengono ora compiuti, è destinato a permettere alle navi di grosso tonnellaggio, provenienti dall'estero, di entrare direttamente nel porto di Pietroburgo e di caricare delle merci, senza ricorrere, a Cronstadt, ad un trasbordo finora inevitabile. Il canale è scavato dall'isola Goutoniew, sulla Neva, fino alla piccola rada di Cronstadt. Il canale ha una lunghezza di 30 verste e mezzo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari diedero luogo nella scorsa settimana a qualche mercato e non senza importanza, specialmente per le Azioni meridionali, e per le Obbligazioni, siano relative a queste che ad altri, ricercate come valore d'impiego conveniente.

Le Azioni meridionali si tennero ferme sul 677 al 679, e chiusero a 675; le Obbligazioni da 313.50 a 316, poi a 314; le Palermo-Trapani (oro) a 319; quelle a tipo (carta) a 310; le Sarde A a 314 e 312; le B a 309; le nuove a 315; nominali le altre.

CONVOCAZIONI

Società anonima ferrovia Superga (*sistema Agudio*). — Assemblea generale il 21 febbraio in Torino per la nomina del presidente dell'assemblea, relazione del Consiglio d'amministrazione, relazione dei sindaci, presentazione ed approvazione del bilancio 1884, nomina di amministratori nomina dei sindaci e supplenti.

Società dei tramvia in Padova. — Assemblea ordinaria il 22 febbraio in Padova per relazione del Consiglio d'amministrazione, rapporto dei sindaci sul bilancio 1884; approvazione del bilancio, proposte di erogazione del 10 per 100 degli utili destinati a beneficio del personale addetto alla Società, proposte di erogazione del 10 per 100 degli utili in opere di beneficenza, fissazione della somma da inserirsi al titolo « Spese di amministrazione », a disposizione del Consiglio e dei sindaci per l'esercizio 1885, nomina di due consiglieri d'amministrazione, nomina di sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima delle Strade ferrate Romane (in liquidazione) in Firenze. — Sono abilitati i possessori di certificati al portatore di categorie di azioni isolate della *Società delle Strade ferrate Romane*, sui quali sia stato riscosso il primo riparto, a godere della maggior quota attribuita ai certificati al portatore di azioni presentate in gruppi nelle proporzioni accennate coll'avviso del 1.o novembre 1884.

A tale effetto i possessori stessi formeranno con quei certificati isolati sui quali hanno percepito al primo reparto, gruppi nelle proporzioni indicate nel mentovato avviso, accompagnandoli con apposita distinta.

Sarà conteggiato, in deduzione del reparto dovuto ai gruppi di certificati, così formati, quello che abbiano conseguito i certificati isolati al momento in cui furono presentati al primo reparto.

Con posteriore avviso sarà indicato il giorno in cui comincierà il pagamento di questi gruppi.

VERSAMENTI

Società delle guidovie centrali Venete in Padova. — Gli azionisti della Società delle guidovie centrali Venete sono invitati al versamento del sesto decimo delle azioni da essi sottoscritte nei giorni dal 20 al 27 febbraio corrente, verso presentazione del certificato provvisorio, alla sola sede della Società in Padova.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei lavori pubblici. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 4,357,351.96, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 gennaio p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del fiume Brenta colla foce in mare e dell' ultimo tronco del fiume Bacchiglione, nonchè il miglioramento delle condizioni di scolo dei terreni alla destra di detti fiumi (Padova e Venezia), si procederà, alle ore 10 antim. del 14 febbraio corr., in una delle sale di questo Ministero, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 4,139,484.36, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Cauzione provv. L. 200,000, e lire 500,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato.

Ministero dei lavori pubblici. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto annuo prezzo di L. 30,653.07, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 7 gennaio p. p., per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° aprile 1885 al 31 marzo 1894) del tronco della strada nazionale n. 2, del Tonale, compreso fra Bergamo ed il confine della provincia di Brescia oltre la borgata di Rogno, della lunghezza di m. 47,160.50, escluse le traverse degli abitati esistenti lungo il tronco suddetto, si procederà, alle ore 10 antimeridiane del 27 febbraio corr., presso questo Ministero e presso la R. Prefettura di Bergamo, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta annua somma di L. 29,120.42, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Cauzione provv. L. 3,000 ed in una mezza annata del canone d'appalto depurato del ribasso d'asta quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato.

Direzione degli armamenti del terzo Dipartimento marittimo in Venezia (fatali 20 febbraio). — Tele olone e tele cotonine. Importo ridotto L. 61,987.60. Deposito provv. L. 6,500 in numerario od in cartelle del D. P. dello Stato.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo in Spezia. — Il 23 febbraio si procederà all' asta per l'appalto della provvista durante l'anno 1885 e primo semestre 1886 di cuoi e pelli per la somma presunta complessiva di L. 57,788.60. Deposito cauzionale L. 5,800 in numerario od in cartelle del D. P. al portatore.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (24 febbraio; fat.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione di una banca di rinforzo al tratto dell'argine maestro del Po a sinistra sul compr. denom. di Po e Lambro Pavese (m. 1833) rid. a L. 55,844.55.

Id. (28 febbraio; 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della diga sulla sponda destra del Po, inferiormente al ponte ferroviario di Mezzanacorte. Importo L. 334,540. Cauzione provvisoria L. 20,000; definitiva il decimo dell'importo.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 19 ponti per la ferrovia Villa S. Giovanni-Scilla-Condoleo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª SETTIMANA. — *Dal 17 al 23 dicembre* 1884

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	548,562.80	318.56
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	503,277.04	292.26
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 45,285.76	+ 26.30
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	27,408,678.49	15 916.77
Introiti corrisp. nel 1883	1,618.41	25,658,447.17	15,854.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+103.59	+1,750,231.32	+ 62.66
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1884.	1,491.—	282.019.05	189.15
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	242,879.90	176 38
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+114.—	+ 39,139.15	+ 12.77
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,416.61	12,107,847.65	8,547.06
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,359.14	12,192,078.75	8,970.44
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 57.47	— 84,231.10	— 423 38

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1884

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	7,553.45	320.83	7,874.28
Torino-Lanzo . » 32	24,196.41	8,551.13	32,747.54
Settimo-Rivarolo » 23	8,572.10	9,134.12	17,706.22
Santhià-Biella . » 30	21,529.93	23,054.65	44,584.58
Fossano-Mondovì » 24	2,483.50	»	2,483.50
Sassi-Superga . . » 3	994.35	»	994.35
	65,329.74	41,060.73	106,390.47

Strade Ferrate Romane

43ª SETTIMANA — *Dal 22 al 28 ottobre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,700	678,861.75	20,947.74
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	717,306.42	22,210.25
Differenza (in più . . .	16	—	—
Differenza (in meno . . .	—	38,444.67	1,262.51
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 28 ottobre 1884 .	1,686.355	28,347,448.44	20,372.49
Periodo corr. 1883	1,684 —	28,566,634.60	20,570.41
Aumento	2,355	—	—
Diminuzione	—	219,186.16	197.92

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 gennaio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	17,011.06	1,186.50	1,834.30	353.70	1,997.25
Bagagli	209.65	24,85	8.20	0.35	23.45
Merci G. V.	1,730.55	158.75	156.30	11.20	176.10
Merci P. V.	7,749.05	1,202.90	858 55	1,047.85	1,347.30
Totali . . .	26,700.31	2,573.—	2,857.35	1,413.10	3,544.10

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, *Scanzo*, *Villa di Serio*, *Pradalunga*, *Comenduno*, *Palazzolo sull' Oglio*, *Vittorio* (Veneto) *e Narni* (Umbria)

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 1,750,000

PREMIATA CON 14 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.80	al quint.	Bergamo
» » rapida »	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.ᵉ	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artifᵉ.	» 7.—	»	»
Calce idr.° di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 1.60	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) ed in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

CENNI

SULLE FERROVIE SPECIALI ED ECONOMICHE

E PARTICOLARMENTE

SUI TRAMWAYS A VAPORE

e sul loro sviluppo in Italia

Opuscolo estratto dal *Monitore delle Strade Ferrate*

PREZZO Cent. 50

Vendibile all' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*

DINAMITE

CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI: Bergamo, Busalla, Cagliari, Cecina (Firenze), Messina, Palermo, Roma, Salerno

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale - TORINO.**

NOTE

sull' Esposizione Internazionale di Elettricità

IN VIENNA - 1883

RELAZIONE

presentata all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell' Ufficio d' arte pel servizio della Trazione e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 26 gennaio 1885.

11.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 28 Azioni estratte.

43	381	442	466	568	722	805	920	1059	1114	1137	1173	1546	1613
1623	1733	1743	2169	2224	2243	2310	2538	2558	2591	2729	2868	2919	3000

19.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 92 Obbligazioni estratte.

49	103	645	675	1258	1304	1576	1647	1695	1944	2161	2234	2320
2367	2532	2857	3221	3926	3974	4247	4394	4549	4727	5045	5239	5279
5297	5759	5912	6051	7337	7362	7990	8380	8411	8670	8748	8799	9419
9544	9610	9931	10036	10115	10606	11091	11324	11641	11703	11840	12432	12661
12748	12830	12923	12998	13260	13779	13981	14224	14779	15090	15814	15854	16525
16721	16790	17443	17826	17967	18052	18163	18171	18325	18363	18980	19300	19583
19803	20074	20837	21698	21712	22108	22249	22442	22807	22941	22961	23179	23843
23888												

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, a cominciare dal 1° luglio 1885, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Stazione di Torino Porta Nuova.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte, cessa dal giorno 1° gennaio 1885.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1885)

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 507
Id. 24 gennaio 1881 » 677
Id. 21 gennaio 1884 » 409 669 2665

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 18995
» 24 id. 1881 » 8484
» 23 id. 1882 » 17836
» 22 id. 1883 » 4085 4971 8106 18333 19751 20912
» 21 id. 1884 » 1286 1607 2956 4573 8108 14542 16830 17139 17159 20384 21657

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1885 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.17 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 27 gennaio 1885.

IL DIRETTORE DELL' ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6[illegible]
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinelio* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrasia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Saroca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Potoco*, *Zavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 31 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara-Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Sira* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1182
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3[illegible]
N. 2 ponti sul *Cerrifila* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sñe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 756 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — (L) *Ad arco.*

(Segue).

		Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia e Pavia e Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3300
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1170
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Anno XVIII | Mercoledì 18 Febbraio 1885. | Num. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Nella seduta del 9 febbraio è cominciata la discussione sulle *Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Strade ferrate* della rete Mediterranea, parte questa delle Convenzioni che forse più d' ogni altra interessa il ceto industriale, agricolo e commerciale di tutta l' Italia.

Tutti ricordano l' agitazione che seguì nel Paese per la questione delle tariffe, specialmente collegata con la questione agraria. Comizi e Camere di commercio discussero ed emanarono ordini del giorno in proposito: commissioni e rappresentanze di industriali, commercianti ed agricoltori d'ogni regione d' Italia presentarono al Ministero ed alla Commissione per la legge ferroviaria memoriali e proposte, e la pubblica stampa, d' ogni partito, mostrò di seriamente preoccuparsi di questo problema eccitando i più profondi e serii studi sull' argomento ed invitando il Governo e la Rappresentanza della Nazione a volerne far tesoro, prima di accingersi ad una definitiva decisione, la quale non avesse per avventura a compromettere l'avvenire economico del nostro paese.

Ed è uopo il riconoscere che lo studio e la diligenza del Governo e della Commissione non furono impari alla importanza della questione, e che la lunga, minuziosa ed intelligente discussione che tuttora si svolge in Parlamento ne dà fiducia che il Paese non inutilmente avrà tanto fatto e tanto parlato per vedere salvaguardati i propri interessi.

Certamente molto arduo e complesso si è il problema delle tariffe, di guisa che sarebbe follia sperare che, in qualunque modo abbia a risolversi, tutti indistintamente ne abbiano a rimanere soddisfatti; in esso trovansi implicati molti e disparati interessi regionali, e non sempre forse l' opposizione al progetto del Ministero e della Commissione apparirà ispirata agli elevati concetti dell' interesse supremo della Nazione. Ad ogni modo però noi ripetiamo di essere fermamente convinti che l' ampia, minuta e sottile discussione svoltasi e dentro e fuori del Parlamento avrà per risultato di far scegliere ai nostri rappresentanti, nei limiti della possibilità, la via migliore.

Ciò premesso, facciamo passo al seguito del nostro resoconto sulla discussione delle Convenzioni ferroviarie alla Camera dei deputati.

Prima di aprire la discussione sulle *Tariffe*, il presidente on. *Biancheri* avvertiva la Camera che tale discussione sarebbesi incominciata sugli articoli 16 e 17 del contratto e su quelli dal 37 al 44 del Capitolato stati sospesi perchè appunto relativi alle *Tariffe*, e che si sarebbe poi passato alla discussione capitolo per capitolo di queste ultime.

L' art. 16 del contratto trovasi nel progetto presentato alla Camera così concepito:

« Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

« Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell' allegato *E* se non per decreto reale.

« Ogni variazione tanto delle tariffe al disotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E* quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

« Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all' approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale. La Società resta frattanto autorizzata a mantenere i vigenti supplementi di prezzo sui tratti acclivi.

« Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

« Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

« Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel Capitolato.

« Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che glie ne fosse effettivamente derivato ».

Prendeva su questo articolo la parola l' on. *Luzzati* con un discorso che fu attentamente ascoltato e che l' on. Ministro dei lavori pubblici qualificò poi importante e lucido.

Egli dimostrò quali miglioramenti si possono ottenere nelle tariffe, delle quali provò la grande influenza sul movimento economico nazionale, e la connessione col miglioramento delle condizioni agricole. Espose considerazioni elevate sulla necessità di assicurare la libertà della revisione delle tariffe e il riscatto dell' esercizio, e sulla necessità di organizzare su basi salde tutto il servizio delle tariffe.

Disse che la revisione a periodi non solo è resa necessaria dall'esperimento dei nuovi prezzi stabiliti, ma è indispensabile in seguito alle correnti dei traffici che la nuova ripartizione delle reti a sistema longitudinale può determinare; oltrechè essa costituisce una garanzia per quelle industrie e quei commerci i quali temono, sia pure senza fondamento, di essere danneggiati dall' applicazione del nuovo tariffario.

Aggiunse ancora che la facoltà riservata al Governo con l'art. 44, rispetto ai trasporti internazionali, di modificare le tariffe, dovesse estendersi anche alle tariffe interne.

Dopo l'applaudito discorso dell'on. Luzzati, parlarono gli on. Roux, Cairoli, Lanzara, Gabelli, Randaccio, Nervo, Prinetti e Visocchi.

L'on. *Genala*, ministro dei lavori pubblici, rispose specialmente alle considerazioni dell'on. Luzzati, con gran parte delle quali convenne, riservandosi di esporre le sue idee sulla revisione e su altre questioni svolte da quell' onorevole deputato quando si sarebbe discusso l'art. 44.

Nella tornata del 10 corr. proseguivasi nella discussione dell'art. 16 del contratto della Mediterranea.

L'on. *Miceli* in seguito alle osservazioni fatte nella seduta precedente da altri oratori, disse di essersi convinto dell'opportunità di lasciare le tariffe quali ora sono, perchè il Governo abbia tempo a studiarne delle nuove migliori di quelle proposte, le quali non contentano alcuno.

Addusse l' esempio della Società delle Meridionali per dimostrare la convenienza di tener basse le tariffe.

Baccarini osservò che non era conveniente lasciare in facoltà della Società di mantenere il supplemento di prezzo dei *tratti acclivi*, tanto più che nella rete Mediterranea di questi tratti non se ne avrebbe alcuno; ed in quanto alle disposizioni contenute nell' ultimo capoverso dell' art. 16, le dichiarava inammessibili siccome quelle che offendono la sovranità nazionale: chiese quindi la soppressione di questo ultimo comma.

Considerazioni conformi a quelle or ora citate fecero pure gli on. Roux, Gabelli, Sanguinetti, Di Rudinì, Lazzaro ed altri, tutti affermando che l'ultimo capoverso dell'articolo 16 sarà gran fomite di liti, sancisce un privilegio alla Società e quindi costituisce un' ingiustizia che lede la sovranità.

Risposero l' on. Corvetto, relatore, ed il ministro delle finanze on. Magliani.

Corvetto, dichiarando di non essere alieno dall'accogliere alcune delle proposte dell'on. Luzzati, non convenne nelle censure mosse all'ultimo capoverso dell'art. 16, imperocchè le tasse sono comprese nel computo della percentuale, e quindi alterano quel computo ogni volta che vengono aumentate.

Contestò poi all'on. Miceli l'esattezza dei confronti recati colla Società delle Meridionali; disse di ritenere impossibile la dimostrazione esatta delle perdite che conseguirebbero dall' applicazione delle nuove tariffe in confronto della somma enunciata nella relazione; aggiunse però che dagli specchi forniti dal Ministero e dagli studi ch' egli stesso ha fatto era indotto a confermare che quella perdita sarebbe ascesa a tre milioni.

L'on. *Magliani*, ministro delle finanze, sostenne infondata l'accusa mossa al Governo che coll' ultimo capoverso dell' art. 16 si sia abdicata una prerogativa dello Stato. Dimostrò invece che colla disposizione contenuta in quel comma non si fa che regolare gli effetti dell'esercizio dell'alta sovranità dello Stato nei rapporti coi concessionari.

Distinse le imposte in generali e speciali, escludendo che le prime possano costituire oggetto di stipulazioni, ed ammettendo che ciò possa avvenire per le seconde, le quali possono, come in questo caso, alterare i coefficienti di un contratto.

Rilevò come, non essendo giusto che lo Stato aumenti le tariffe ad esclusivo suo beneficio, non sia giusto parimenti ch' egli consegua lo stesso effetto coll' aumentare la tassa sui trasporti.

Quanto alla liquidazione dei danni, l'on. Ministro osservò che non se ne deve impensierire il Governo, giacchè toccherà alle Società dare la dimostrazione più rigorosa, che i danni da essa pretesi furono occasionati unicamente dall'aumento della tassa.

Nella tornata dell' 11 febbraio l' on. *Biancheri* comunicò alla Camera che la Commissione proponeva la seguente nuova compilazione dell'ultimo comma dell'art. 16:

« Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

« Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovie, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato ».

Gli on. *Rinaldi*, *Gabelli*, Visocchi, *Di Marzo*, *Baccarini*, *Sanguinetti* replicarono sulle osservazioni precedentemente fatte, l'on. *Miceli* persistette nella sua proposta pel provvisorio mantenimento delle tariffe attuali, e l'on. *Nervo* in quella di sostituire al secondo capoverso dell' articolo, il seguente:

« Le tariffe degli allegati *D* ed *E* non potranno essere aumentate che per legge: esse potranno però essere ridotte per decreto reale ».

Il presidente del Consiglio, on. *Depretis*, dichiarò che il Ministero accettava la soppressione proposta dall'on. Baccarini dell'ultimo inciso del quarto capoverso, quello cioè riguardante i *tratti acclivi*, come pure accettava la proposta aggiuntiva della Commissione; ma che non poteva accettare nessuna delle altre proposte presentate.

Passatosi alla votazione, risultarono respinte le proposte di Miceli e Nervo, ed approvato l'art. 16 del contratto colla modificazione sovraccennata, proposta dalla Commissione, all'ultimo capoverso dell'articolo, e colla soppressione dell'ultimo inciso del quarto capoverso voluta da Baccarini.

In seguito, con osservazioni di Nervo e Sanguinetti ai quali risposero il ministro Genala e Corvetto, si approvava l'art. 17, ultimo dei rimasti sospesi del contratto colla Mediterranea, e che è del seguente tenore:

« Le tariffe internazionali saranno presentate all'approvazione del Governo dalle due Società esercenti delle reti Mediterranea e Adriatica, le quali avranno entrambe il diritto di essere rappresentate alle relative conferenze, tanto all'interno quanto all'estero. In caso di disaccordo deciderà il Governo.

« Le proposte dei terzi, che pervenissero al Governo, saranno da questo comunicate ad ambedue le Società ».

Approvatosi così l'intiero contratto colla Società Mediterranea, la Camera, nella seduta del 12 febbraio, ha ripreso la discussione ferroviaria al capo IV del capitolato: *Tariffe — Trasporti in servizio — Trasporti a prezzi ridotti — Poste e telegrafi*, accingendosi a discutere gli articoli 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 e 44 rimasti sospesi.

L'art. 37 dispone:

« Le tariffe e le relative condizioni fondamentali da applicarsi ai trasporti sulle linee che la Società dovrà esercitare a forma del contratto, sono determinate nell'allegato *D*, che forma parte integrante del presente capitolato.

« Le tariffe speciali comuni da applicarsi in servizio interno di ciascuna rete ed in servizio cumulativo fra le diverse reti delle ferrovie italiane sono determinate nell'allegato *E*, che forma parte integrante del capitolato.

« Le tariffe comuni a base differenziale pei trasporti a grande od a piccola velocità saranno applicate senza distinzione di percorrenza sulle reti delle quali il Governo avrà concesso l'esercizio, in guisa che i chilometri percorsi su ciascuna rete sieno, per gli effetti delle tariffe differenziali, addizionati come se la percorrenza totale si facesse sopra linee appartenenti ad una sola amministrazione.

« Sono mantenute, fino a nuovi accordi da approvarsi dal Governo, le disposizioni in vigore per le linee dell'allegato *A*, che, in tutto o in parte, siano proprietà di terzi ».

Parlarono a proposito di questo articolo Velini, Gabelli, Merzario, Nervo, Curioni e Canzi, chiedendo che fossero estese le tariffe cumulative sulle linee di proprietà privata, non facenti parte delle grandi reti, e contestando che vi fossero difficoltà a stabilire un servizio cumulativo per la linea più breve, specialmente quando si tratta di carri completi.

L'on. *Corvetto* ed il ministro *Genala* dimostrarono le ragioni per cui non si potevano accettare gli emendamenti e le aggiunte proposte dagli onorevoli preopinanti e la Camera approvava l'art. 37 nei termini sovra riferiti, nonchè l'art. 38 così concepito:

« In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di avariare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno, o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso ».

L'art. 39 è del seguente tenore:

« Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle tariffe, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico.

« Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

« Il concessionario potrà inoltre, col consenso del Governo, sperimentare sulle linee concesse nuove tariffe locali, di ritorno, di transito o di concorrenza e mantenere quelle della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto.

« Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto ad alcun speciale compenso al concessionario; dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore, purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

« Il concessionario potrà infine, dandone preavviso all'Ispettorato governativo, organizzare corse di piacere, a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasione di feste, fiere e mercati ».

L'on. *Visocchi* opinò questo articolo dovesse modificarsi nel senso di far obbligo al concessionario di mantenere le tariffe locali in vigore al principio del contratto, nonchè le altre che venissero convenute.

La Commissione propose — e il Ministro accettò — un'altra modificazione, con la quale « il concessionario non potrà sperimentare, ma solo proporre al Governo l'esperimento di nuove tariffe locali, che si attueranno solo se approvate dal Governo. Non potranno variarsi o sopprimersi, senza consenso del Governo, tutte le nuove tariffe o le modificazioni divenute definitive ».

Sanguinetti, appoggiando Visocchi, propose e mantenne un'aggiunta di questo tenore:

« Le nuove tariffe locali non potranno in nessun caso essere superiori alle tariffe locali in vigore al cominciamento del contratto ».

Chiestosi l'appello nominale sull'aggiunta Sanguinetti, venne respinta con 143 voti contro 78 e 10 astenuti, e l'art. 39 venne approvato con la modificazione della Commissione.

Nella seduta del 13 febbraio la Camera ha approvato gli articoli 40, 41, 42 e 43 e ha preso a discutere il 44 del Capitolato.

Ecco il testo degli articoli approvati:

« Art. 40. — Il concessionario potrà accordare facilitazioni per determinati trasporti, purchè però si accordi uguale trattamento a tutti gli altri richiedenti che si trovassero in pari condizioni.

« Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Governo, il quale potrà sospenderle o revocarle.

« Le contravvenzioni dell'esercente al disposto di questo articolo saranno punite col triplo della differenza della tassa da versarsi immediatamente dal concessionario nelle Casse dello Stato a profitto esclusivo di questo.

« A cura del concessionario si faranno periodiche pubblicazioni ufficiali delle tariffe, nelle quali sarà fatta menzione delle speciali facilitazioni di cui sopra, state accordate o che fossero in vigore.

« Art. 41. — A tutte le linee, di cui il concessionario assume l'esercizio, sono applicabili le tariffe e le condizioni speciali di trasporto contenute nell'appendice n. 1, all'allegato *E*.

« Art. 42. — Il trasporto degli oggetti e delle persone di cui all' art. 279 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, numero 2248, si farà in base ai prezzi ed alle condizioni contenute nell'appendice n. 2, dell'allegato *E*.

« Sono escluse dalle disposizioni di questo articolo le linee concesse a terzi, per le quali fossero stipulate altre condizioni di trasporto.

« Art. 43. — Il concessionario potrà trasportare gratuitamente sulle ferrovie concesse e con esenzione dalle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle ferrovie del regno in servizio interno e cumulativo ».

Sull'articolo 44 hanno preso la parola, *Sanguinetti*, *Brunetti* e *Baccarini*.

L'articolo dispone:

« È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti dagli allegati *D* ed *E* le tariffe dei trasporti per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

« Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l' applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe degli allegati *D* ed *E*, il concessionario sarà obbligato di attuarle nel termine che gli sarà prefisso. La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

« Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colla nuova tariffa ribassata e di quelli che per le stesse spedizioni si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o maggior prodotto che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditata al concessionario, ma, per gli effetti della compartecipazione di cui all' art. 22 del contratto, sarà tale differenza computata in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell' anno,

« Qualunque variazione di tariffa che venga concordata fra il Governo ed il concessionario non darà luogo a compensi a favore di quest' ultimo.

« Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi delle facoltà di cui nel primo comma, ordinasse la applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa già concordata e sostituita a quelle degli allegati *D* ed *E* ».

Sanguinetti propose a questo articolo un emendamento nel senso di neutralizzare o impedire — per mezzo della riduzione delle tariffe — gli effetti perniciosi che l' apertura della linea dell' Arlberg recherà al commercio di Genova.

Brunetti svolse questo emendamento: « La differenza o il maggior prodotto che colla nuova tariffa ribassata si ottenesse rispetto alla media dei prodotti ottenuti pelle stesse spedizioni nel triennio precedente, sarà dal Governo accreditata al concessionario ».

Baccarini propose; « che sui maggiori prodotti ottenuti colla ribassata tariffa o colla vigente pelle spedizioni dei prodotti nazionali, si consenta alla Società una percentuale del 32.50 0|0 sul prodotto lordo, invece di 12.50, riguardante tutte le spese di esercizio quando il tonnellaggio superi quello medio del precedente biennio ». E sulla importante questione richiamò tutta quanta l' attenzione del Ministero.

LINEA GENOVA-ACQUI-ASTI

Nel precedente numero del *Monitore* abbiamo pubblicato alcune notizie tecniche descrittive di questa importante linea, gli studii della quale furono affidati a quella lodevole Direzione, di cui è capo l' esimio ingegnere comm. Giambastiani.

La elaborata Relazione che accompagna il progetto (il quale, come annunciammo, fu già rassegnato al Ministero) merita di essere da noi accennata perchè contiene studii e precetti di massima finora trascurati o non conosciuti specialmente in Italia, ove trovasi in costruzione una ferrovia succursale dei Giovi, ed ove forse in un avvenire non lontano ne occorrerà un' altra per la Savona-Torino e per altre che, a pochi anni dalla loro costruzione il fatto avrà dimostrato, non hanno *virtualità* adeguata alla importanza del traffico.

La Relazione esordisce ricordando che, in omaggio all' art. 11 della legge 5 luglio 1882 sui riparti delle somme da assegnarsi per la costruzione delle ferrovie complementari di 2ª e 3ª categoria, il Ministero dei lavori pubblici ordinava gli studi della linea Genova-Acqui-Asti, e ne affidava la dirigenza al comm. Giambastiani. L'importanza della linea e la mole del lavoro richiesero molti mesi per poter presentare un progetto completo in tutti i suoi dettagli e corredato di tutte quelle varianti che, pur studiate coi medesimi criteri tecnici, soddisfacessero ai diversi obbiettivi amministrativi.

« Ho lusinga, dice l' egregio riferente, di aver soddisfatto al còmpito affidatomi mercè l' opera attiva e intelligente dei miei collaboratori, e presento il modesto frutto del nostro lavoro accompagnandolo con questa Relazione, nella quale dirò il più brevemente possibile quanto non può risultare dagli allegati del progetto e quanto è necessario a giustificare le opere progettate.

« Quando riconoscevasi la insufficienza della linea ferroviaria Genova-Novi al trasporto delle merci che dal porto di Genova erano dirette verso l' Alta Italia, e si trovò necessario lo studio di un' altra via che soccorresse all' attuale nella tratta almeno ove maggiore era la pendenza, sorsero a competersi il primato varie soluzioni. Una di queste abbandonava l' idea di raddoppiare la linea dei Giovi ritenendola, nelle condizioni attuali, atta a sfogare le merci dirette verso la Lombardia ed il Gottardo, e stornava invece da essa, nella loro totalità quelle indirizzate al Piemonte ed al Cenisio. Proponevasi infatti una nuova via per Alessandria o per Asti, che avesse sulla attuale i vantaggi delle minori pendenze e del minore percorso. Nella scelta, questo progetto dovette lasciare il passo al semplice raddoppiamento della tratta Genova-Novi, come quello che preventivavasi di minor costo e di più immediato effetto utile, massime allora che l' imminente apertura del valico del Gottardo assicurava un

aumento considerevole nel commercio di transito per quella via.

« Però il progetto di una seconda via di comunicazione fra il porto più importante della Nazione e le provincie più industriali ed i valichi alpini si era sin d'allora presentato con tali attrattive che non fu reputato conveniente il trascurarlo affatto, ma anzi, con provvida legge, se ne rimandava l'attuazione all'avverarsi di due condizioni: l'aumento del traffico sulla linea dei Giovi, tale da superare le L. 150 mila di prodotto lordo chilometrico, ed il concorso degli enti interessati per il decimo della spesa. In sostanza ammettevasi che questa nuova linea si sarebbe costruita, poichè il limite dei prodotti chilometrici non era sulla vecchia linea vincolato che dalla sua potenzialità; e popolazioni così ricche e di fermo volere, come quelle interessate alla esecuzione del nuovo valico, non avrebbero tollerato di dilazionare per molto tempo la realizzazione del progetto agognato, se unico ostacolo era il loro equo concorso. Ed infatti, mentre l'attuale tratta Genova-Novi segna un prodotto chilometrico massimo nelle sue condizioni di esercizio, e le L. 150 mila verranno raggiunte e superate di molto quando sarà aperta la Succursale, d'altra parte gli interessi impazienti hanno già votato il concorso per la quota presunta a loro carico.

« L'importanza industriale, agricola e commerciale delle valli e dei centri popolati, che si incontrano da Genova per Acqui ad Asti, non che quella delle valli che a questi centri da diverse direzioni affluiscono solcate in parte da fiorenti ferrovie in esercizio, l'accennato possibile riavvicinamento del maggior porto d'Italia al Piemonte, a Torino, al Cenisio, e di quella regione alla capitale, l'insufficienza della attuale linea dei Giovi, insufficienza che facilmente prevedesi non cesserà neppur dopo la costruzione della succursale, pel continuo aumento del traffico in relazione all'ampliamento del porto di Genova, giustificano ampiamente questa nuova ferrovia, per la cui sollecita esecuzione gli enti interessati si sono imposti grossi sacrifizii, sicuri di averne proporzionali vantaggi. Più che le mie parole, le discussioni avvenute nei due rami del Parlamento che indussero il Governo a decretare l'esecuzione di questa linea assai costosa, ne dimostrano ampiamente l'importanza politica, militare, commerciale ed agricola. Di fronte a tali circostanze è facile supporre che la nuova linea andrà ad assumere un ragguardevole traffico, e certo è a ritenersi (volendo anche limitarsi ad un'ipotesi assai modesta, e tenuto il debito conto della circostanza che la linea è ad un solo binario) che essa darà un prodotto lordo chilometrico molto superiore alle 15 mila lire e raggiungerà presto le L. 30 mila, nè si fermerà qui nel suo movimento ascendente; aggiungo anche che apparterrà alla categoria delle ferrovie strategiche, e potrà all'occorrenza esser destinata a trasporti di mobilitazione e concentramento di grandi masse militari. Deve ritenersi, in una parola che sarà una linea di grande movimento.

« Queste indicazioni è necessario premettere, onde avere norma nello stabilire la pendenza più conveniente pella nostra linea.

« E difatti uno degli elementi che influir debbono su tale scelta, è quello del traffico che si prevede svilupperassi sulla medesima. È noto che solo per linee di limitato traffico, e dove al movimento delle merci può provvedersi coi tre o quattro treni misti in ogni senso, che occorrono pel servizio dei viaggiatori, l'adozione delle *forti pendenze e delle curve di piccolo raggio* non ha inconvenienti serii. Ma nel caso che la linea progettata debba aver un traffico considerevole, com'è il nostro, allora bisogna *ridurre le pendenze e aumentare il raggio delle curve*. Vale a dire che è conveniente *migliorare il tracciato* in vista ed in ragione del maggior traffico presunto; ma nel far ciò, occorre necessariamente operare in maniera da bilanciare coi futuri vantaggi dell'esercizio le maggiori spese di costruzione che ne sono l'immediata conseguenza.

« Quali norme generalissime riferiamo i risultati seguenti, frutto degli studi instituiti sull'argomento:

« Un traffico di 6 a 8/m lire per chilometro autorizza
« l'uso di pendenze da 20 a 25 per mille. Un traffico da
« 8 a 15/m lire al chilometro autorizza delle pendenze dal
« 10 al 15 per mille. Un traffico superiore a 15/m lire è
« sopratutto un traffico di transito domanda delle pen-
« denze che non superino i 5 ad 8 millimetri. Si deve
« anche mettere in questa categoria le ferrovie strategiche
« destinate ai trasporti di mobilizzazione e di concentra-
« mento ».

« Queste norme od indicazioni generalissime non possono sempre applicarsi in modo assoluto, poichè vi sono dei casi nei quali le condizioni del terreno ne rendono difficilissima e troppo costosa l'attuazione; talvolta anche impossibile. In tali contingenze è necessario avvicinarvisi il più che si può. Uopo è trovare quella tal pendenza, la quale stia in un conveniente rapporto colle maggiori spese di costruzione da una parte, derivanti dalla più mite pendenza e colle esigenze e spese d'esercizio dall'altra, tenuto conto del traffico che sulla linea andrà a svilupparsi.

« Questa pendenza che diremo *più economica*, sotto il doppio punto di vista della costruzione e dell'esercizio, fu stabilita sovente con norme pratiche; e mi è grato qui, senz'altro, di citare l'autorità del mio egregio superiore il sig. comm. Massa, direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, il quale, a riguardo del passaggio dei Giovi, co' suoi rapporti dell' 11 e 24 dicembre 1881 stabiliva che ai Giovi, come in casi congeneri, per es. nel nostro, la pendenza effettiva più utile è quella del 15 per mille.

« Anche gli studii del sig. De Freycinet condurrebbero al medesimo risultato. Ma la sua formola è evidentemente troppo imperfetta; e la citiamo solo a titolo di studio.

« Sarebbe, a mio parere, forse utile abbassare ancora questo limite di pendenza, tenuto conto della resistenza delle frequenti curve e della deficienza di aderenza delle ruote motrici sotto le gallerie; ma nel caso nostro non mi sono permesso di farlo perchè sarebbero state eccessivamente aumentate e le spese di costruzione e la lunghezza della linea. Laonde non mi è sembrato necessario; e ciò anche nel riflesso che la pendenza del 15 0/00, aumentata delle resistenze suddette, ammette un servizio normale e regolare con semplici locomotive a tre assi accoppiati, ora in uso sulle nostre linee, e con quelle speciali, pure a tre assi accoppiati, che ad ora costruisconsi e sono destinate

a fare il servizio viaggiatori sulla linea succursale dei Giovi.

« Stabilita così la pendenza del 15 0[00]. il raggio minimo delle curve di m. 500, e considerato il caso più sfavorevole delle gallerie, ho voluto determinare il carico lordo che una data locomotiva può rimorchiare sulla nostra linea, sembrandomi questo un dato molto importante e che si presta facilmente a confronti fra diverse linee. Dai conteggi instituiti nell'allegato 4° risulta:

1. Che sulla nostra linea Genova-Asti una locomotiva a tre assi accoppiati del tipo di quelle appositamente costrutte e destinate all'esercizio della succursale dei Giovi potrebbe trascinare un carico di 264.83 tonnellate.

2. Che sulla succursale dei Giovi la medesima locomotiva potrebbe trascinare un carico di 258.20 tonnellate.

3. Che sulla attuale linea dei Giovi la medesima locomotiva può trascinare un carico di sole 88.30 tonnellate, vale a dire il 34 0[0] circa di quello che sulla nostra linea.

« Tali risultati dimostrano all'evidenza l'attendibilità dei criteri a cui si informarono gli studi della linea Genova-Acqui-Asti, e quindi l'attitudine della medesima a soddisfare le esigenze che li determinarono.

« Ad aumentare la virtualità di trasporto di una linea ad un solo binario vi concorre indiscutibilmente la facilità di vicini incrociamenti di treni, ed ho quindi creduto opportuno di stabilire delle stazioni a distanze relativamente brevi e con sviluppi di binari atti agli incrociamenti dei più lunghi treni.

« Mentre fui largo nel prevedere quanto è necessario per un importante esercizio, ho avuto sempre per massima di bandire ogni lusso decorativo ed ogni spesa che non fosse assolutamente necessaria o pel servizio o per la solidità delle opere.

« Coi criteri direttivi di ordine generale sovraesposti, fu studiato il tracciato della ferrovia Genova-Acqui-Asti con tutte quelle soluzioni che possono essere consigliate da ragioni tecniche ed economiche e da interessi locali ».

Riceviamo da Genova sul medesimo argomento la seguente corrispondenza:

Genova, 14 febbraio 1885.

Di questi giorni, come il vostro giornale ha annunziato, venne presentato al Ministero il progetto della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. Noi abbiamo avuto mezzo di vederlo e lo abbiamo trovato un progetto studiato come sono tutti i lavori del comm. Giambastiani così bene coadiuvato dai suoi subordinati. Il progetto detto *basso* misura una percorrenza di 95 chilometri da Genova ad Asti, e così un accorciamento nella linea per lo Scrivia di circa chilometri 15.

La maggiore galleria che traversa l'Appennino sboccando presso Campo ligure misura chilometri 9 colla pendenza del 10 per mille, mentre a cielo scoperto la pendenza massima è del 15, i raggi delle curve sono di cinquecento metri.

A questo progetto però furono anco studiate diverse varianti; una nel tratto Ovada-Acqui, toccando Molare e questa porterebbe un prolungamento di un chilometro, un'altra per la valle del Cervino che misura in più due chilometri; le più importanti poi sono quelle fatte nella traversata dell'Appennino, studiate allo scopo di rendere possibile una stazione per il Comune di Masone; queste varianti porterebbero una percorrenza maggiore dalli 8 ai 10 chilometri secondo più l'una che l'altra di queste venisse ammessa; e siccome, quando si volesse tenere conto degli interessi di Masone si dovrebbe anco pensare a Molare ed alla valle Cervino, si avrebbe un prolungamento complessivo di undici chilometri che renderebbe a poca entità la differenza tra la linea per la Stura e quella della Scrivia.

Noi non possiamo dubitare del voto che sarà per dare il Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè prima degli interessi locali e privati, stanno gli interessi generali pei quali il Parlamento ha creduto coll'art. 11 della legge 5 luglio 1882 provvedere.

Nè certo i Consigli provinciali di Torino e Cuneo avrebbero votato il loro concorso sul decimo richiesto, quando non si dovesse tenere conto dei loro interessi. Genova stessa ebbe di mira l'avvicinamento alle province subalpine ed agli sbocchi alpini, più che agl'interessi dei punti intermedi.

Crediamo quindi utile chiamare l'attenzione degli onorevoli deputati nostri e delle rispettive rappresentanze provinciali, onde prevenire ed impedire ogni intrigo, ritenendo fermamente che l'unico progetto che corrisponde ai veri interessi dello Stato e delle suindicate province sia quello del tracciato *basso*, cioè che porta un accorciamento di quindici chilometri in confronto della linea per la Scrivia, benefizio che andrebbe perduto quando venissero accettate le suindicate varianti, portate sia nel tracciato *medio* che *alto*.

X.

IL CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO
fra gli Agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia

Nel numero del 4 febbraio abbiamo dato alcuni cenni sul resoconto, che la Presidenza del Consorzio di mutuo soccorso fra gli agenti delle ferrovie dell'Alta Italia ci ha inviato relativamente al 1° semestre 1884. Rileviamo ora da una voluminosa statistica, gentilmente trasmessaci dalla stessa onorevole Presidenza, i seguenti principali dati sul servizio sanitario di quel Consorzio nell'anno 1883.

Sembrerà forse ai lettori che questa statistica abbia subito eccessivo ritardo ad essere resa di pubblica ragione; ma presto si persuaderanno che non poteva pubblicarsi prima, nè allegarsi al Resoconto dell'anno 1883, stante il lungo e paziente lavoro che fu necessario sia ai sanitarii per compilare la loro rispettiva relazione, sia alla Presidenza per coordinare le cifre, istituire i raffronti e predisporre i quadri riassuntivi.

Ecco intanto per sommi capi le risultanze della predetta relazione statistica:

Nell'anno 1883 il servizio sanitario del Consorzio ebbe sulle linee delle ferrovie dell'Alta Italia un'estensione di chilometri 3,565: i medici del Consorzio furono 685, la cui complessiva retribuzione in denaro fu di lire 46,523.26

I biglietti di libera circolazione ad essi rilasciati furono per un percorso di chilom. 29,431, e quelli per un solo viaggio per stazione da indicarsi o per stazione fissa furono 433 e per un percorso di chilometri 201,980.

I casi di malattia rimessi alla cura dei predetti sanitarii furono in totale 29,677, cioè 63 fra il personale dell'Amministrazione centrale, 81 fra quello dell'economato, 6827 fra gli agenti addetti alla manutenzione ed ai lavori, 12,978 fra quelli addetti al traffico, 6607 fra gli agenti della trazione e materiale, e 3121 fra gli operai di questo servizio.

La media del personale affidato a ciascun sanitario fu di 39: e quella della retribuzione per ogni medico fu di lire 67.91 in denaro, di biglietti di libera circolazione per il percorso di chil. 42, e di biglietti per Stazione fissa o da fissarsi per un percorso di chil. 294.

L'onere medio fu di chil. 1.09 e 7.48 in biglietti di libera circolazione e di viaggio gratuito, e di lire 1.71 per ogni individuo: i biglietti pei viaggi e di libera circolazione sono a carico dell'esercizio: la retribuzione in denaro è a carico del Consorzio.

Nelle tavole statistiche, di cui oggi facciamo parola, sono poi diligentemente indicate le giornate di malattia che in quell'anno si verificarono fra gli agenti iscritti al Consorzio; e queste giornate vengono classificate secondo i vari generi di malattia, secondo le varie linee che compongono le 4 sezioni dell'esercizio, e secondo i varii servizii cui sono gli agenti addetti.

A noi non è concesso di minutamente riferire tutte queste cifre; solo abbiamo voluto sommariamente accennare a questa diligente statistica per associarci agli encomii che l'on. Presidenza ha tributato ai signori medici consorziali per lo zelo con cui attesero al disimpegno della propria missione.

Non occorre del resto si facciano considerazioni sul vantaggio che la conoscenza dei dati statistici può portare all'Amministrazione, e sull'utile che un servizio sanitario ben regolato ne ritrae.

Solo vogliamo in queste colonne riportare l'espressione di un desiderio manifestato da chi sovraintende all'Amministrazione del Consorzio; che cioè i signori medici riconoscano il bisogno di usare maggior severità nelle concessioni di congedi per malattia, affinchè s'impediscano certi abusi, che, ove non si evitino in tempo, potranno portare grave pregiudizio sì morale che materiale non all'Amministrazione sola, ma anche agli agenti che da essa dipendono.

E giova sperare che tale desiderio sarà per l'avvenire soddisfatto: lo zelo e la scrupolosa diligenza dei benemeriti sanitarii, nonchè l'assennatezza e coscienza degli agenti ne costituiscono per noi una più che sufficienze garanzia.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che oggi si tengono in Genova delle conferenze fra il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia ed i Capi-Servizio delle ferrovie medesime, allo scopo di concretare un programma ben definito del servizio da farsi sulle calate del porto di Genova e sulle linee che vi affluiscono, studiando ad un tempo i provvedimenti da adottarsi per l'attivazione del servizio stesso.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici, per l'approvazione in linea tecnica, il progetto e preventivo pell'impianto del secondo binario sulla intera linea Pavia-Voghera con le relative opere accessorie necessarie per gli attacchi del binario nelle stazioni intermedie. La somma all'uopo occorrente è preventivata di L. 962,260.

><

Ci scrivono da Parma che il giorno 10 del corrente mese venne incominciata all'imbocco Spezia della grande galleria del Borgallo la perforazione coi mezzi meccanici. L'attacco venne iniziato con un affusto a quattro perforatrici.

><

Da Sondrio ci informano che i lavori di costruzione della ferrovia Colico-Sondrio sono così avanzati da far ritenere siccome cosa certa che l'apertura all'esercizio della linea stessa potrà aver luogo nel prossimo aprile.

><

Abbiamo da Brescia che quella Deputazione provinciale ha sollecitato da S. E. il Ministro dei lavori pubblici una determinazione sulla scelta del tracciato per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo pel tratto compreso fra Piadena e Brescia.

È a nostra notizia che per questo tronco furono presentati all'approvazione governativa i progetti secondo tre diversi tracciati, cioè: il primo da Piadena a Bazuolo e Brescia: il secondo da Piadena a Rezzato e Brescia: il terzo, diretto, da Piadena a Brescia. La lunghezza rispettiva del tronco, secondo i tre progetti, è di m. 49,650 pel primo; di m. 53,870 pel secondo; e di m. 49,100 pel terzo; e la spesa di L. 5,980,000, secondo il tracciato per Bazuolo; di lire 6,360,000 per quello di Rezzato; e di L. 5,955,000 per quello diretto.

Intorno al progetto con tracciato diretto, che ci si assicura sia il più conveniente, daremo qualche dettaglio in un prossimo numero del *Monitore*.

><

A causa del crescente movimento di traffico sulla linea da Genova a Spezia, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha riconosciuta la necessità di dotare la stazione di Spezia di una nuova comunicazione telegrafica che la colleghi con quella di Genova e con le altre stazioni principali intermedie della linea. Nell'impianto della nuova linea verrebbe utilizzato per la corrispondenza telegrafica fra Genova e Sestri Levante il filo che ha servito per gli esperimenti del Blok-sistem Cerradini.

><

Gli esperimenti dell'apparecchio ideato dal signor conte Siccardi per l'agganciamento dei veicoli, di cui noi già abbiamo parlato in precedenti numeri, avranno luogo nella Stazione centrale di Roma il giorno 24 febbraio.

><

La Camera di commercio ed arti di Livorno ha appoggiato presso il Ministero dei lavori pubblici la istanza fatta dalla Camera di commercio di Massa e Carrara concernente le tariffe pel trasporto dei marmi annesse alle convenzioni ferroviarie che si stanno discutendo in Parlamento; ed ha fatto viva preghiera affinchè le tariffe medesime vengano modificate nel senso suggerito dalla Camera di commercio di Massa.

><

Il Consiglio di Stato ha opinato che possa approvarsi il progetto di appalto per la provvista dei meccanismi fissi delle Stazioni di Marano, Fontanarosa e Manfredonia della linea da Foggia a Manfredonia. La spesa all' uopo preventivata ammonta a L. 53,600. La consegna deve farsi nel termine di due mesi. Le provviste comprese in appalto sono: n. 3 piattaforme girevoli del diametro di m. 4.50 ed una del diametro di m. 5.50; n. 3 ponti a bilico del sistema Bianco-Opessi, della portata di 20 tonnellate; n. 2 gru di caricamento da tonn. 2 1|2 ed una da tonn. 5; n. 2 gru idrauliche a collo girevole; n. 1 gru applicata al rifornitore; n. 2 vasche per rifornitore delle dimensioni di m. 6 × 1.60 × 1.60; n. 5 segnali a disco; n. 1 pompa di alimentazione per rifornitore.

><

Il Consiglio di Stato, anche agli effetti della dichiarazione per l'espropriazione a causa di pubblica utilità, ha approvato i due progetti seguenti:

1. Pel prolungamento di binari di raddoppio nelle stazioni di Neive e di San Stefano Belbo lungo la linea Alessandria-Cavallermaggiore. Il progetto prevede una spesa di L. 16,000 per la stazione di San Stefano e di L. 26,000 per quella di Neive;

2. Il progetto presentato dalla Direzione della ferrovia Nord-Milano relativo all' ampliamento della stazione di Milano, per le ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 75,000.

><

Lo stesso Consiglio ha inoltre ritenuto:

a) che possa approvarsi il progetto pei lavori di allacciamento della nuova linea Moretta-Saluzzo nella stazione di Saluzzo e per quelli di ampliamento di questa stazione, la cui esecuzione dovrebbe essere affidata all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia. La spesa preventivata per provvedere alla costruzione delle opere premenzionate rileva a lire 53,200;

b) che possa approvarsi il progetto riformato per l'appalto del 2.o tronco della linea Legnago-Monselice, compreso fra Montagnana e Boschi Sant' Anna, della lunghezza di m. 8,900 e del costo complessivo presunto di L. 716,734. delle quali a base d'appalto L. 520,000.

><

Il Consiglio d' Amministrazione dell' Alta Italia ha approvati i progetti per l' ampliamento dei ponti sui torrenti Mallone, Orco e Stura, pel collocamento del doppio binario fra Torino e Chivasso (L. 719,000): e per la costruzione di gru e lavori diversi nella stazione di Canelli (L. 5000).

Quanto prima verranno tenuti dalle stesse ferrovie pubblici appalti:

Pei lavori d' allargamento della ferrovia dal Bivio Beno a Bologna, per la posa di un secondo binario (L. 338,000); pei lavori d' ampliamento della stazione di Altopascio (L. 19,000); pei lavori al prolungamento del nuovo magazzino merci, a Tronzano (L. 6000); per la costruzione di locali ad uso dormitorio pei macchinisti e fuochisti, ad Asti (L. 7500); per acquisto di 10 caldaie per locomotive; id. di 1000 copertoni per carri merci; id. di 3000 assi sciolti per carri e carrozze; id. di lamiere di ferro di mm. 4 ed oltre; id. di legname rovere in tronchi e tavole.

Alla ditta Robert, Gobutti e Gay, di Torino, è stata commessa la fornitura di vetrami e cristallerie diverse.

><

Diamo le informazioni promesse nel precedente numero del *Monitore* intorno al progetto del tronco della ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle compreso fra Porto Empedocle e Siculiana.

L' importo complessivo dei lavori di costruzione del tronco è preventivato di L. 1,380,000: e siccome esso è lungo m. 13,800, il suo costo medio chilometrico risulta di L. 100,000.

La predetta somma di L. 1,380,000 va suddivisa in L. 990,840 per lavori e provviste comprese in appalto, ed in L. 389,160 a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale d'armamento della via e dei meccanismi fissi delle stazioni e per gli imprevisti.

La planimetria del tronco è formata da m. 7,359.28 di tratti rettilinei, da m. 6002.35 in curva di raggio fino a m. 500 e da m. 438.37 pure in curva con raggio superiore ai 500 metri. L' altimetria poi si compone di m. 6850 di livellette orizzontali: di m. 4750 di livellette in ascesa e di m. 2200 di livellette in discesa. La lunghezza delle livellette in pendenza è suddivisa come segue: m. 2050 inclinati da 0.01 a 10 per mille; m. 2150 da 10 a 20 per mille; e m. 2800 da 20 a 30 per mille.

Lungo il tronco sono situate due stazioni, una a Porto Empedocle e l' altra a Siculiana, ed una fermata a Realmonte, nelle quali oltre al fabbricato pei viaggiatori e pei cessi occorreranno il magazzeno merci, la tettoia ed il piano caricatore, il rifornitore d' acqua, la rimessa locomotiva ecc.

All' alloggio del personale di sorveglianza della strada sarà provveduto mediante n. 15 case cantoniere delle quali 8 doppie e 7 semplici e con una garetta in muratura, e la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta col mezzo di 22 passaggi a livello.

Le opere d'arte progettate lungo il tronco sono le seguenti: acquedotti di m. 0.80 n. 9; id. di m. 1 n. 35; id. di m. 1.50 n. 10; id. di m. 2 n. 6; id. di m. 2.50 n. 8; ponticelli di m. 3 n. 2; id. di m. 4 n. 1; id. di m. 5 n. 1; ponti di m. 6 n. 1.

Oltre le predette opere minori, tre se ne dovranno eseguire di maggiore importanza, consistenti in ponti-viadotti: il primo ad un arco di m. 15; il secondo a due archi laterali di m. 15 e con travata intermedia di m. 36; ed il terzo in 3 archi di m. 15 cadauno.

La sezione normale della strada è fissata di m. 3.50.

><

Ritardata dal cattivo tempo, potè finalmente aver luogo avant' ieri la visita di ricognizione del tronco ferroviario Luino-Ponte Tresa per parte del Commissario

tecnico comm. Bussi e del cav. Rossi ingegnere-capo del Genio civile di Como.

Per quanto ci consta l' esito della visita è stato soddisfacente, onde riteniamo che l' apertura al pubblico servizio del detto tronco potrà effettuarsi alla fine di questo mese.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Lavori addizionali pel ponte sull' Adda a Trezzo, ferrovie Monza (Milano);

Variante presso il ponte sul Tevere-S. Sepolcro e progetto di un ponte sul torrente Fiumicello lungo la ferrovia Arezzo-Fossato;

Progetto di variante alla stazione di Mezzolara, fermata Ca dell' Orba, e stazione presso Porta S. Vitale, ferrovia Bologna-Porto Maggiore;

Progetto di travata metallica sulla provinciale ad ovest di Carsoli, tronco Mandella-Colli, della ferrovia Roma-Sulmona;

Progetto d' ampliamento e miglioramento del fabbricato passeggeri nella stazione di Mortara;

Progetto d'appalto per scambi e meccanismi fissi lungo le linee Macerata-Albacina e Civitanova.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Se possa affidarsi alla Ditta Ansaldo la costruzione di 18 locomotive complete per uso delle ferrovie Romane.

Condono di multa alla Ditta stessa per ritardo nella fornitura di 4 locomotive alla S. F. A. I.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza dell'11 febbraio 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

Ampliamento del servizio delle merci e dei carboni alla stazione di Palma (linea Cancello-Avellino);

Sistemazione del servizio delle merci e dei carboni alla stazione di C. Vecchia;

Modificazioni dei binari della stazione di Orvieto;

Ricostruzione del servizio merci alla stazione di Sinalunga (linea Siena-Chiusi);

Restauro dei ponti ai chilom. 183 + 196 e 183 + 840 della linea Roma-Pisa;

Lavori di rinforzo al viadotto di Velletri;

Impianto di una piattaforma da locomotive a Passo Corese;

Norme pel trasporto di vagoni serbatoi o cisterne;

Lavori per riscaldamento del Treno Reale;

Acquisto di ghiaia e di stoppa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Benevento-Avellino. — In seguito alla diminuzione di lire 5.05 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 2,800,713.30, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 13 gennaio p. p, per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra le Stazioni di Altavilla e Benevento, della lunghezza di m. 13,984.53 nella provincia di Avellino e Benevento, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico di armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, si procederà il 4 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Benevento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 2, 659,277.28 a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi settantadue.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 107,000, ed in L. 214,000 quella definitiva, ambedue in numerario ed in cartelle al portatore del D. P. dello Stato.

Ferrovia Tolentino-San Severino. — L'appalto delle opere per la costruzione di questa ferrovia venne definitivamente aggiudicato al signor Pio Amore per lire 2,624,000.

Ferrovia Ferrara-Rimini. — È stato ripresentato per l'approvazione governativa il progetto per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Argenta a Bastia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. Il tronco è lungo m. 5100 ed importa una spesa totale di lire 1,440,000, delle quali a base di appalto lire 1,026,000 ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, armamento, meccanismi fissi ecc.

Intorno a questo progetto daremo ampie informazioni in un prossimo numero del *Monitore*.

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Ascoli a S. Benedetto ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per l' inghiaiamento e per la costruzione dell'armamento e delle opere di chiusura della predetta ferrovia.

L'appalto comprende: la provvista e la posa in opera della ghiaia per la massicciata, la posa del ferro, delle travate e degli scambi, e le provviste e i lavori occorrenti per la chiusura dei passaggi a livello, e per l' isolamento della linea mediante siepe. La lunghezza della ferrovia è di m. 27,883.31 e l'importo totale dei lavori e delle provviste preindicate rileva a lire 400,000, delle quali a base d'asta lire 374,000.

Ferrovia Valdagno Recoaro — Il Consiglo superiore dei L. P. ha ritenuto che sul piano di massima presentato dal Sindaco di Recoaro per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica a scartamento ordinario da Valdagno a Recoaro, sia da studiare un progetto più circostanziato il quale renda possibile al Consiglio di emettere con cognizione di causa il proprio avviso.

La predetta linea dovrebbe costituire il prolungamento fino a Recoaro della tramvia a vapore da Vicenza a Valdagno, già in esercizio.

La linea avrebbe la lunghezza di m. 9784 e la relativa spesa di costruzione sarebbe valutata di lire 619,260 non compreso il materiale mobile.

Le stazioni proposte lungo la nuova ferrovia sarebbero le seguenti: Recoaro, Capitello dei Facchini, San Quirico, Maglio e Valdagno.

Il comune di Recoaro domanda che la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea sia fatta alle condizioni dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879 e col sussidio governativo di lire 1,000 a chilometro per la durata di 35 anni.

Ferrovia Roma-Sulmona. — La Direzione tecnica governativa di questa ferrovia, in seguito ad incarico avuto dal Ministero dei lavori pubblici, ha studiato i progetti di due varianti alla linea ferroviaria da Sulmona ad Isernia, la prima delle quali, distaccandosi a Cocullo raggiunge Roccaraso per Scanno; e la seconda con punto di partenza da Carrito e con arrivo ad Afedena per Ortona de' Marsi. Con la prima variante si avrebbe una linea lunga m. 41,650, del costo complessivo di L. 21,120,000; e con la seconda il tracciato sarebbe lungo m. 51,620 ed i relativi lavori importerebbero la spesa totale di L. 22,521,000. Nel primo caso quindi si avrebbe una spesa chilometrica di L. 507,000 in media: e nel secondo di L. 436,000,

Ferrovia Lonigo-Lonigo stazione. — Il Municipio di Lonigo ha rinnovato al Ministro dei lavori pubblici le sue istanze perchè venga accordato un sussidio chilometrico al tronco di linea da Lonigo Città alla stazione dell' Alta Italia in Lonigo, la cui costruzione in tutto e per tutto corrisponde alle ferrovie ordinarie, e che ha prevalenza su tanti altri tronchi di ferrovie economiche che sono sussidiati a termini della legge 29 luglio 1879 sulle strade ferrate complementari.

Ferrovia Bra-Savona. — Il Consiglio d' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia ha approvato la spesa di L. 25,000 per ampliamento del piazzale interno, costruzione di tettoia e impianto di una gru nelle stazione di Narzole.

Ferrovia Cuneo-Saluzzo e Cuneo-Ventimiglia. — Il solerte cav. Delfino, ingegnere-capo, ha già spedito al Ministero il capitolato del 4° tronco da Vernante a Limone (Colle di Tenda) e del 1° tronco della linea Cuneo-Saluzzo.

Fra breve manderà pure il progetto del 5° tronco da Limone a Tenda, o, per meglio dire, i *progetti*, poichè l'esimio ingegnere, coadiuvato dal cav. Pollini e da altri impiegati, non trascurò alcuna fatica per completare gli studi e per mettere il Ministero in grado di scegliere fra i diversi progetti quello che parrà migliore. Secondo uno di essi, la galleria del Colle di Tenda sarebbe di 9100 metri all' incirca.

Ferrovia Cuneo-Alba. — Il Consiglio comunale di Cuneo si occupò nella passata settimana del progetto per una linea ferroviaria Cuneo-Bene Vagienna-Monchiero-Alba.

Questa linea, lunga soli 55 chilometri, si collegherebbe da una parte colla linea Cuneo-Nizza e dall' altra colla Torino-Alessandria, dimodochè verrebbe aperta una rapida comunicazione fra il centro dell' alta Italia ed il mezzogiorno della Francia.

Il Consiglio, dopo aver a lungo discusso questo nuovo progetto di ferrovia, votava il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Cuneo, conscio dell' importanza commerciale, strategica, provinciale della nuova linea ferroviaria Cuneo-Bene-Alba, invita la Giunta ad aderire alle istanze dei rappresentanti di Bene Vagienna ed Alba, promuovendo a Cuneo una riunione dei Comuni interessati ».

Domenica, 22 corr., avrà luogo il Comizio di cui sovra.

Ferrovia del Sempione. — Ad Arona è convocato pel 22 corrente un Comizio popolare allo scopo di patrocinare, presso il Governo ed il Parlamento, la costruzione del valico del Sempione, sì caldamente propugnata dalla città di Milano.

Ferrovia Santhià-Sesto Calende. — Il 1° del prossimo venturo marzo, alle ore 2 1[2 pom. si terrà in Sesto Calende un Comizio popolare per patrocinare la costruzione di questa linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Le ferrovie svizzere, per favorire il transito del Gottardo, hanno convenuto di accordare un ulteriore ribasso nel prezzo di trasporto dei cotoni greggi che verranno sbarcati nei porti di Genova e Venezia, e spediti alle fabbriche dell' Alsazia e Lorena.

L' abbuono accordato è di L. 1.20 per tonnellata, oltre le tasse di rispedizione, sempre però per trasporti non inferiori alle 10 tonnellate.

Ferrovie Tirolesi. — Scrivono da Riva, 10, alla *Perseveranza*:

La quasi assicurata effettuazione di questo breve tronco ferroviario è certo cosa di vitale interesse, oltrechè pei luoghi che dovrà percorrere, anche per parecchie provincie lombarde, le quali per tal modo si vedranno più avvicinate al confinante Trentino, e di conseguenza alla importante linea del Brennero.

I paesi del Trentino, in onta alle gravose barriere doganali, conservano, e conservarono sempre, assai vive le loro relazioni commerciali con Desenzano, Brescia e Milano, le quali in questi ultimi anni vennero anche facilitate di molto, mediante l'attivazione della tramvia Salò-Brescia.

Venendo ora effettuato il vecchio progetto della linea Riva-Arco-Mori-Rovereto, i detti rapporti commerciali non v'ha dubbio che verranno maggiormente estesi.

Ed invero, l' attuale distanza fra Rovereto-Mori-Brescia (via di Verona), misura 148 chilometri, mentre col nuovo tronco si avranno 41 chilometri in meno; e precisamente fra Rovereto e Riva chil. 28, fra Riva e Salò chil. 42, e fra Salò e Brescia chil. 37, che insieme formano chil. 107, e quindi un notevole risparmio di percorrenza.

Il Comitato promotore di questa breve linea ferroviaria fino dal 1870 iniziava le attive sue pratiche onde tradurla in effetto, ma sempre trovò intoppi insormontabili, ed i suoi sforzi, tanto presso il Governo che presso la Provincia, riuscirono sempre vani.

Fortunatamente, e proprio in questi ultimi mesi, il Ministero del commercio riconobbe la manifesta utilità della nostra linea; in seguito a che una Commissione del Comitato promotore ripeteva il viaggio di Vienna, e questa volta ne ritornava fiduciosa e convinta che dal Governo saranno ora accordati i fiorini 200,000 che gli erano stati richiesti quale sussidio a fondo perduto. In pari tempo i Comuni interessati assegnarono, in egual modo, delle somme acconsentite dalle loro condizioni economiche, e proporzionate ai presumibili vantaggi che andrebbero a risentire.

Il costo complessivo dell'intera linea, escluso il materiale mobile, risulta, in base al preventivo, di un milione e sessantamila fiorini, somma certo non molto elevata se si considerano le molte difficoltà che si incontreranno nella costruzione, e che si tratta di una ferrovia bensì economica, per quanto riguarda l'esercizio, ma che avrà lo scartamento normale, come tutte le altre. La Società delle Meridionali austriache si impegnò di assumerne l' esercizio, ed a condizioni assai favorevoli.

Sotto tali auspici non si durò fatica a costituire una Società per azioni, la sottoscrizione delle quali venne già fra noi cominciata, e procede con alacrità. Ogni azione ha il valore nominale di cento fiorini, ma con versamento di soli settanta.

I dati statistici, anche desunti dall' attuale movimento, non potevano risultare più lusinghieri, e quindi tutto concorre per indurre nella convinzione che l' impresa abbia a riuscir buona e proficua alla Società, nella quale sarebbe certo opportuno e desiderabile avesse a figurare anche qualche nome di Lombardia, e specialmente della vicina provincia di Brescia.

Notizie Diverse

Credito Mobiliare. — Sabato scorso ha avuto luogo l'adunanza generale degli azionisti della Società di Credito Mobiliare Italiano. La relazione del Consiglio d' amministrazione, che, come il solito, riprodurremo in un prossimo numero, dimostrò che gli utili del 1884, depurati dalle spese, ammontarono a L. 5,523,894.51, dalle quali dedotto l'interesse del 6 per cento già pagato alle azioni in lire 2,400,000 sul capitale versato, si ha una rimanenza di L. 3 123,894.51. A questo si aggiunge il saldo degli utili 1883 in L. 25,900.96 e si forma un totale di L. 3,149,795.47.

E così, fatta la prelevazione statutaria del 10 per cento per il fondo di riserva in L. 312,389.45, resta un residuo di profitto in L. 2,405,558.85, e il Consiglio propose, ciò che fu approvato dall'assemblea, che L. 2,400,000 fossero distribuite alla ragione di L. 24 per azione, e che il saldo di L. 5,558.85 fosse portato a conto nuovo.

Da questa proposta viene a risultare che il dividendo sopra le L. 400 versate sopra ogni azione di L. 500 ascende per l'esercizio del 1884 al 12 per cento.

Porto di Genova. — Sono cominciati i lavori di demolizione del grandioso porticato di piazza Caricamento, lavoro il più urgente, il più indispensabile per mettere in grado l' Amministrazione ferroviaria di sviluppare il corso dei binari lungo le calate in modo che corrisponda realmente ai bisogni del crescente movimento di questo porto.

Il Canale di Suez. — Il conte di Lesseps, suo figlio e altri sette membri della Sotto-Commissione del Canale di Suez, i quali fecero una minuta ispezione del canale stesso e consultarono in una larga inchiesta i migliori capitani e piloti inglesi e di altri Stati marittimi, fra cui parecchi italiani, conclusero ritenendo insufficiente la proposta fatta di cominciare con approfondire per mezzo metro, e poi per un metro, e ritennero essere necessario di aver di mira un miglioramento molto più notevole.

È probabile che i progetti di Lesseps siano accettati.

— La Commissione consultiva internazionale incaricata di riferire sui miglioramenti da introdursi nel canale di Suez, aperse la sua seconda sessione il giorno 9 corr. Fu letta la relazione della sotto-Commissione tecnica, la quale si pronunziò favorevole all' allargamento del Canale per la sua intera lunghezza (probabilmente portandola 3 volte la sua larghezza attuale) e all' approfondimento del medesimo fino a otto metri e mezzo o nove metri.

Commercio di esportazione. — Da Roma scrivono alla *Perseveranza* in data del 12 corr., che dal Ministero di agricoltura, industria e commercio venne molto favorevolmente accolta la domanda della Ditta Cirio, intesa a promuovere maggiormente l'esportazione dei nostri prodotti agricoli, col mezzo di treni completi effettuati per conto esclusivo della Ditta, e composti di vagoni speciali nei quali possono essere contemporaneamente caricati i liquidi e le derrate alimentari.

Il comm. Cirio ha presentato questo nuovo progetto allo scopo di dare al commercio speciale delle derrate alimentari quella completa estensione e sicurezza che fino ad ora non si è mai potuto ottenere per quanti tentativi fossero stati fatti.

I mercati della Germania settentrionale e centrale sono in oggi provvisti degli agrumi, del vino, degli oli ed altri prodotti del suolo provenienti dall' Italia a mezzo dei porti di Amburgo, di Rotterdam e di Anversa ai quali fanno capo i bastimenti a vapore che regolarmente caricano pei mari del Nord.

Siffatto mezzo di trasporto però, quantunque offra vantaggi non lievi per le tasse assai ridotte e per la facilità del carico, ha per riscontro il danno rilevantissimo del maggior tempo impiegato nel viaggio e la facilità del deperimento delle derrate, che molte volte al momento dell' arrivo vengono riscontrate con tali avarìe, da non poter essere in alcun modo utilizzate.

Col progetto presentato dal comm. Cirio, e col mezzo dei vagoni speciali che verrebbero usati, e pei quali ha già ottenuto il brevetto di invenzione, si avrebbe invece il vantaggio di una maggior celerità di trasporto ed una completa sicurezza circa l' incolumità delle merci trasportate e per le quali si devono usare speciali riguardi stante il loro facile deperimento.

Se il progetto verrà adottato, la Ditta Cirio si impegnerebbe per il trasporto annuo di molte migliaia di vagoni carichi ciascuno di 10 tonnellate di derrate alimentari.

Il Ministero ha appoggiato assai favorevolmente tale domanda, e in una conferenza tenutasi a Vienna dai delegati della Lega ferroviaria germanica venne nominata una Commissione speciale per lo studio della proposta.

L'industria della carta e le riduzioni ferroviarie. — Presso il Ministero delle finanze si sta studiando attivamente il modo di poter combattere la concorrenza che le fabbriche di carta dell'Austria, principalmente, e quelle della Svizzera tendono a fare all' industria finora abbastanza fiorente delle cartiere italiane.

In seguito a speciali facilitazioni accordate dal Governo austriaco e svizzero ed a straordinarie riduzioni sui prezzi normali di trasporto, concessi dalle ferrovie estere, rilevanti spedizioni di carta vengono eseguite per l' Italia a tutto danno della nostra produzione ed industria.

A rendere poi sempre più difficile il pareggio dei prezzi di vendita concorre una causa assai importante, quale è quella del consumo straordinario che vien fatto dalle cartiere estere delle paste di legno meccaniche e chimiche (cellulosa).

Questa nuova industria della fabbricazione della pasta di legno costituisce ora un traffico assai importante, e molte città del Wurtemberg e del sud dell'Austria, Balsthal Cham, Reuchenette, mercati principali della Svizzera, fanno un esteso commercio di questo nuovo prodotto, che concorre in grandissima parte nella fabbricazione della carta e che è pure causa principalissima, stante il suo poco valore commerciale, dei ribassi di prezzo accordati dalle cartiere estere, prezzi che non temono concorrenza sulle nostre piazze.

Egli è appunto in seguito al minor costo di fabbrica che le Case estere hanno potuto concretare affari importanti e spedire la loro merce per tutta Europa, non essendo sufficienti le spese di trasporto e quelle dei dazi doganali a limitarne la esportazione ad una determinata cerchia di traffico, ed a stabilire l'equilibrio sui prezzi.

Condotta d'acqua a Costantinopoli. — Su questa condotta d'acqua troviamo in una corrispondenza da Costantinopoli al *Temps* alcuni interessanti particolari. L'acqua è stata condotta da Dercos sul Mar Nero. La Società è ottomana, ma gl'ingegneri erano in gran parte francesi, la maggior parte degli operai per la costruzione dei lavori furono fatti venire dalla Francia e d' Italia. La maggior parte dei lavori fu eseguita nel 1884; più di 3,000 operai erano occupati sui cantieri che furono aperti da Dercos a Pera per una estensione di 50 chilometri.

La Società è in grado di fornire da ora 20,000 metri cubi d'acqua al giorno. Essa potrebbe con poche spese suppletive fornire il doppio. I condotti, posti sopra una lunghezza di 80 chilometri, alimentano la riva europea del Bosforo, Pera, e i sobborghi situati dal lato orientale del Corno d'Oro. Stambul, all'ovest del porto, è già alimentato per via di Hulkali e Belgrado.

Nuova miniera di carbone nella Repubblica Argentina. — Si è testè scoperto, in vicinanza del Fuerte Rosa, una miniera di carbone superiore a tutte quelle già conosciute nel territorio nazionale. I primi saggi hanno dato risultati bellissimi. In meno di dieci minuti, una sbarra di ferro d' un pollice di spessore fu riscaldata a rosso e resa perfettamente malleabile.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari diedero segni di maggiore animazione in questi ultimi giorni, poichè si vide il buon andamento con cui procedono le discussioni alla Camera per rispetto alle Convenzioni. Le Azioni della Società delle Meridionali, come quelle che principalmente risentono del benefizio delle Convenzioni, vennero negoziate a 675 a principio, poi a 683 con buona tendenza; le Obbligazioni relative anch' esse da 314 salirono a 315; i Boni rimasero invariati sul 553. Anche le altre Obbligazioni similari non vennero neglette, e perciò le Palermo-Trapani (tipo oro) si ebbero il prezzo di 317; le altre (tipo carta) a 315; le Centrali Toscane a 503; le Sarde A a 312; le B a 309; le Nuove a 317; le Meridionali Austriache a 310.

CONVOCAZIONI

Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d' Elsa. — Assemblea generale ordinaria pel giorno 9 del prossimo mese di marzo, nel locale della Società, ad un'ora pomeridiana, in piazza Belgioioso, n. 2, Milano, per relazione del Consiglio di

amministrazione; relazione dei sindaci; proposta di modificazione dell' art. 33 dello statuto sociale nel senso di portare i membri del Consiglio da cinque a sette; nomina del Consiglio d'amministrazione; nomina di tre sindaci effettivi e di due supplenti.

Società torinese di tramways e ferrovie economiche. — Assemblea ordinaria il 25 febbraio, nel locale della Borsa di commercio di Torino, per relazione del Consiglio e dei sindaci, approvazione del bilancio 1884 e fissazione del dividendo, nomina di 3 amministratori, dei 3 sindaci e dei 2 supplenti, retribuzione ai sindaci.

Società italiana di trasporti marittimi Raggio e C.a — Assemblea generale ordinaria per il giorno 14 marzo p. v., alle ore 3 pom., nel locale della Società in Genova, piazza Luccoli, n. 2, per relazione della Gerenza, rapporto dei sindaci e presentazione del bilancio del decorso esercizio 1884; relativa deliberazione dell' assemblea; convenzione colla *Navigazione Generale Italiana* (Società riunite Florio Rubattino) per la cessione del materiale della Società, e sua approvazione; proposta di scioglimento della Società; nomina della Commissione di stralcio in concorso col gerente a termini dell'art. 62 dello statuto; attribuzioni e poteri del gerente e della Commissione di stralcio, e compenso alla loro opera a termini dell'art. 63 dello statuto; nomina dei sindaci.

Impresa dell' Esquilino. — Assemblea generale ordinaria il 2 marzo in Torino, nel locale della Borsa per relazione del Consiglio d' amministrazione e dei sindaci, approvazione del bilancio, esercizio 1884, dividendo, nomina di consiglieri, nomina di tre sindaci e due supplenti, retribuzione al Consiglio d' amministrazione ed ai sindaci.

Società anonima mineraria delle Capanne Vecchie e Poggio Bindo — Adunanza generale ordinaria mercoledì 22 aprile p. f., alle ore 10 precise in Firenze per lettura del rapporto dei sindaci; approvazione del bilancio al 30 settembre 1884; deliberazione circa alla erogazione degli utili; onorario ai sindaci; estrazione a sorte di due consiglieri; nomina di consiglieri e sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura di Porto Maurizio. — Il 26 corr. si procederà in questa Prefettura allo appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria scorrente sul territorio di Chiusanico dal confine del comune di Torria al confine di quello di Gazzelli, della lunghezza di m. 2650 e dell'importo di lire 58,779.85. La cauzione provvisoria è fissata in L. 3000, quella definitiva in L. 6000 in numerario od in rendita del D. P. I fatali scadono al 13 marzo p. v.

Direzione degli armamenti del primo Dipartimento marittimo in Spezia. — Il 27 febbraio nel palazzo della R. Marina in Spezia avrà luogo l'incanto per l'appalto della provvista di tela cotonina ed olona assortita per la somma presunta complessiva di lire 168,099.50. Deposito cauzionale lire 17,000 in numerario od in cartelle del D. P. al portatore. I fatali scadono il 16 marzo p. v.

Id. — Il 26 febbraio nel palazzo della R. Marina in Spezia si terrà un nuovo incanto per l'appalto della provvista di oggetti di argenteria galvanica uso *Christofle* e di metallo bianco per uso delle mense a bordo delle R. Navi, per la presunta complessiva somma di lire 150,000. Deposito cauzionale lire 15,000 in numerario o cartelle del D. P. al portatore. I fatali scadono il 16 marzo p. v.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (22 febbraio; fat.) — Opere e provviste occorrenti per gli scavi con draghe a vapore dei canali bacini portuali nella laguna di Venezia per anni 6, sull'importo ridotto a L. 2,166,580.

Ministero delle Finanze. — Direzione generale delle Gabelle. — Il 2 marzo p. v. si terrà in Roma presso questa Direzione l' incanto definitivo per l' appalto dei lavori di adattamento e di sistemazione di alcuni locali nel fabbricato della Manifattura di Roma ad uso di laboratorio chimico dei tabacchi, sul ribassato prezzo di L. 56,824.45.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo in Spezia. — Il 2 marzo p. v. avrà luogo nel palazzo della R. Marina in Spezia un nuovo incanto per l'appalto della provvista durante l'anno 1885 ed il 1.o semestre 1886 di legname abete dell'Adriatico per la somma presunta complessiva di lire 55,945. Deposito cauzionale lire 5,600 in numerario od in cartelle del D. P. al portatore. I fatali scadono il 21 marzo stesso.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catania — Il 5 marzo avrà luogo l' incanto pel definitivo deliberamento dell' appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1894) del tronco della strada nazionale Termini Taormina, diramazione su Caltanissetta fra il bivio Cimarosa e la stazione ferroviaria di Leonforte, della lunghezza di metri 27,314, esclusa la traversa dell' abitato di Leonforte, sulla presunta annua somma di lire 19,098.04. La cauzione provvisoria è fissata in L. 2300 ed in una mezz' annata del canone d' appalto depurato del ribasso d' asta quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle del Debito pubblico.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caltanissetta — Il 5 marzo p. v. avrà luogo il definitivo incanto per l'appalto per le opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura a 3 arcate di m. 16.50 ciascuna sul torrente Imera merid al Passo Besaro, sul prezzo ridotto a L. 181,482.09. Dep. provv. L. 12,000; def. il decimo dell'importo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso. — Il 5 marzo p. v. avrà luogo l' incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della strada provinciale di serie Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra il ponte S. Leonardo presso l' abitato d' Isernia ed il ponte Vandra, della lunghezza di m. 11.493.82, per la presunta somma di L. 517,925. La cauzione provvisoria è di lire 25,000, ed il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto quella definitiva; in numerario ed in cartelle al portatore del D. P. I fatali scadono a 15 giorni successivi alla data dell' avviso di seguito deliberamento.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza. — Il 5 marzo p. v. avrà luogo il definitivo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1894) del tronco della strada nazionale, n. 56, detta Appulo-Lucana, compreso fra Potenza e lo estremo sinistro del ponte alla scaricata di Grottole, della lunghezza di m. 71,944; sulla somma annua ridotta a lire 25,204.12. La cauzione provvisoria è fissata in L. 4500 ed in una mezza annata del canone d' appalto depurato del ribasso d' asta quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito pubblico.

Città di Torino. — Venerdì, 6 marzo 1885, alle ore 2 pom. in una sala del palazzo civico, si procederà all' incanto per la costruzione di un tratto di murazzo o *quai* lungo il Po, a monte del ponte in pietra, partendo da quello già esistente, della lunghezza di 60 metri circa, per la presunta somma di L. 100,000. Deposito cauzionale L. 10.000 in numerario od in fondi pubblici dello Stato o della città al portatore. I fatali scadono al 23 stesso marzo.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un gran ponte sulla Magra in 9 campate e n. 21 fondazioni all'aria compressa per la ferrovia Parma-Spezia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

52ª Settimana. — *Dal 27 al 31 dicembre* 1884

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1884	1,722.—	1,262,066.72	790.98
Settimana corrisp. nel 1883.	1,722.—	714,021.22	414.65
Differenze nei prodotti della settimana 1884. . . .	—	+ 648,045.50	+ 376.33
Introiti dal 1° gennaio 1884	1,722.00	28,770,745.21	16 707.75
Introiti corrisp. nel 1883	1,620.68	26,372,468.39	16,272.47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884 . . .	+101.32	+2,398 276.82	+435.28
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1884.	1,491.—	399.623.71	268.02
Settimana corrisp. nel 1883.	1,377.—	392,833.96	285 28
Differenze nei prodotti della settimana 1884	+114.—	+ 6,789.75	+ 17.26
Introiti dal 1° gennaio 1884.	1,418.23	12,507,471.36	8,819.07
Introiti corrisp. nel 1883 .	1,359.53	12,584,912.71	9,256.81
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1884	+ 58.70	— 77,441.35	— 437.74

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1884

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	7,553.45	320.83	7,874.28
Torino-Lanzo . » 32	24,196.41	8,551.13	32,747.54
Settimo-Rivarolo » 23	8,572.10	9,134.12	17,706.22
Santhià-Biella . » 30	21,529.93	23,054.65	44,584.58
Fossano-Mondovì » 24	2,483.50	»	2,483.50
Sassi-Superga . . » 3	994.35	»	994.35
	65,329.74	41,060.73	106,390.47

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal 29 ottobre al 4 novembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,700	720,155.03	22,149.27
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	681,502.26	21,101.69
Differenza (in più . . .	16	38,652.77	1,047.58
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 28 ottobre 1884 .	1,686,662	29,067,603.47	20,412.85
Periodo corr. 1883	1,684 —	29,248,136.86	20,582.50
Aumento	2,662	—	—
Diminuzione	—	180,533.39	169.65

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 gennaio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	15,742.55	1,385.55	2,099.05	478.45	2,750.30
Bagagli	298.80	32,65	5.80	1.25	28.70
Merci G. V. . . .	2,041.35	205.35	330.10	10.95	219.—
Merci P. V. . . .	12,440.86	1,202.15	1,590 55	2,146.95	1,207.40
Totali . . .	30,523.56	2,825.70	4,025.50	2,637.60	4,205.40

ANNUNZI

NOTE
sull' Esposizione Internazionale di Elettricità
IN VIENNA — 1883

RELAZIONE

presentata all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell' Ufficio d' arte pel servizio della Trazione e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate.*

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

	DEPOSITI	
BERGAMO		**MESSINA**
BUSALLA		**PALERMO**
CAGLIARI		**ROMA**
CERCINA (Firenze)		**SALERNO**

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

CENNI
SULLE FERROVIE SPECIALI ED ECONOMICHE

E PARTICOLARMENTE

SUI TRAMWAYS A VAPORE
e sul loro sviluppo in Italia

Opuscolo estratto dal *Monitore delle Strade Ferrate*

PREZZO Cent. 50

Vendibile all' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opifici Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D' ORO ALL' ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D' ONORE ALL' ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc

---

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI
Torino, via Finanze, 13.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Il Direttore responsabile
G. Pastore

ANNO XVIII — Mercoledì 25 Febbraio 1885. — Num. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Nell'ultimo numero dicevamo che sull'art. 44 del Capitolato avevano già parlato gli on. Sanguinetti, Brunetti e Baccarini. Ritornato in discussione codesto articolo nella tornata del 14 febbraio, l'on. *Luzzatti* propose di modificarlo in questo senso:

« Quando il Governo ordini di ribassare la tariffa di una merce, si terrà conto separato del prodotto relativo. Se il traffico non superi la media dell'ultimo triennio o la superi nel limite del 3.50 per cento, gli si applicherà la tariffa antica e il Governo verserà la differenza complementare nella cassa dei prodotti lordi pella divisione, secondo l'articolo 22 del contratto. Se il traffico supera detto limite, il di più andrà a beneficio del Governo. Il Governo compenserà alla Società la spesa di trazione e le altre accessorie stabilite col comune accordo fra la Società e lo Stato. Nel dissenso, determineranno gli arbitri. Il compenso per tale titolo non supererà mai il 40 per cento del prodotto ottenuto dall'aumento del traffico. Quando il Governo ordina un ribasso delle tariffe d'esportazione, è autorizzato a provvedere per decreto reale da convertirsi in legge; in tutti gli altri casi dovrà procedere per legge speciale nell'esercizio di questa facoltà ».

Questo emendamento fu firmato anche dagli on. Spaventa, Rudinì e Mariotti.

Vista la gravità dell'argomento, la Commissione, a sua volta, propose la sospensiva dell'articolo per riservarsi di ripresentarlo modificato.

Si cominciò quindi l'esame delle *tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate:* e la Camera approvò i primi dodici articoli dell'allegato *D.*

Questi articoli non ebbero a subire emendamenti, ad eccezione del 2° pel quale l'on. Prinetti propose, gli onorevoli Corvetto e Grimaldi accettarono, e la Camera approvò un emendamento per cui alle parole: « coi mezzi disponibili di trasporto » vennero sostituite le seguenti; « coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili ».

Nella tornata del 16 febbraio proseguivasi la discussione dell'allegato *D*, e venivano approvati gli articoli compresi dal 13 al 58, dopo essersi la Camera specialmente soffermata sugli articoli: 13, relativo alle basi della tariffa pel trasporto dei viaggiatori, la tariffa esclusa; 25, riguardante i biglietti d'andata e ritorno; 27, che tratta dei biglietti d'abbuonamento; 35, il quale dispone che le sale d'aspetto e i caffè siano di regola aperti soltanto al momento in cui comincia la distribuzione dei biglietti; 42, riguardante la responsabilità del personale viaggiante; 55, relativo alle basi delle tariffe generali; e 58, sui termini per la resa a destinazione.

All'art. 55 Sanguinetti propose un emendamento relativo alle basi delle tariffe generali: ed all'art. 58 ne proposero pure uno gli on. Prinetti, Vigone, Marcora e Maffi.

Sì l'uno che l'altro di questi emendamenti vennero accettati dal Ministero ed approvati dalla Camera.

Nella seduta del 17 corr. la discussione fu ripresa dall'art. 59 dell'allegato *D.*

All'art. 62, riguardante la classificazione delle merci nei trasporti a piccola velocità, l'on. *Sanguinetti* propose un emendamento per stabilire che l'assimilazione di una merce non classificata sia provvisoria soltanto, e che faciasi per decreto reale l'assimilazione definitiva.

Dopo spiegazioni dell'on. Grimaldi, il suindicato emendamento venne respinto.

Si sospese quindi, dopo varie osservazioni di Lazzaro, Cairoli e Gabelli, l'art. 63, e si passò senz'altra discussione,

approvando gli intermedii, all'art. 68 relativo ai recipienti vuoti di ritorno, al quale venne approvata un' aggiunta proposta dall'on. Valsecchi, perchè il rimborso facciasi deducendone l'ammontare dal costo della spedizione in cui i recipienti tornano pieni.

Sospesisi in seguito gli articoli: 69, relativo al carico e scarico; 72, relativo alle basi delle tariffe generali pel trasporto dei veicoli, e quelli compresi dall' 80 al 92, relativi al trasporto del bestiame e degli altri animali, vennero senza discussione approvati gli articoli intermedii, nonchè il 93 ed il 94.

L'art. 95, relativo alle prescrizioni particolari alle richieste di spedizione, stato modificato dalla Commissione al paragrafo 6°, venne, su domanda di Maurogonato, ripristinato nel testo proposto dal Ministero.

Si approvarono ancora gli art. 96, 97 e 98, al quale ultimo, riguardante la tassa per le merci che richiedono speciali cure nei trasporti, la Commissione, dietro osservazioni di Sanguinetti, propose un emendamento nel senso che detta tassa non possa aumentarsi del 50 0[0 senza il permesso del Governo.

Nella seduta del 18 corr. si condusse a termine la discussione degli articoli dal 99 al 146, eccettuati, ben inteso, quei pochi articoli dell'allegato *D* che possono avere attinenza coll'art. 44 del Capitolato.

Delle disposizioni approvate in questa tornata alcune si riferiscono al trasporto in vagoni speciali, a quello di oggetti di straordinario peso o dimensione, e di merci pericolose (art. 99-103): altre riguardano: l' assicurazione del valore della merce contro la perdita (art. 104); le false dichiarazioni (art, 105); i depositi per richieste di vagoni e l'uso di questi (art. 106-107); le modificazioni al contratto di trasporto (art. 109); la consegna, la spedizione e rispedizione delle merci (art. 110-112).

Gli articoli compresi dal 113 al 125, e che formano il capo X dell'allegato, riflettono i servizi speciali: della pesatura delle merci, del nolo dei copertoni, dell' uso delle gru, dei diritti daziari, dei trasporti a domicilio, delle spese anticipate, degli assegni, del rimborso di spese eventuali e dei trasporti per oltre le strade ferrate.

Le disposizioni del capo XI dell' allegato (art. 126-128) danno norme relative alle temporanee interruzioni dei trasporti; quelle poi del capo XII (art. 129-146) riflettono la responsabilità dell'Amministrazione nei trasporti di bagagli, merci, veicoli e bestiami.

Tutta la seduta pomeridiana del 19 febbraio fu impiegata a discutere il titolo dell' allegato *E* che è del seguente tenore:

Tariffe speciali a prezzo differenziale secondo le distanze con o senza vincolo di peso ed a responsabilità limitata giusta l' articolo 416 *del Codice di commercio e relative condizioni di applicazione.*

L' opposizione riteneva contrario questo titolo alla disposizione del Codice di commercio.

Codesta tesi, sostenuta dagli on. Bonacci e Zanardelli, fu combattuta dagli on. ministri Pessina, Genala, Grimaldi e Mancini, dall' on. Cavalletto e dal relatore on. Barazzuoli.

Una proposta di soppressione di talune parole nel titolo, presentata dall' on. Bonacci, fu respinta a squittinio nominale con una maggioranza di 73 voti.

Votarono *per* la proposta dell' opposizione, vale a dire ·tro il Governo, 84 deputati; votarono *contro*, ossia col ·stero, 157; si astennero 2.

La seduta pomeridiana del 20 febbraio fu in molta parte dedicata a discutere il nuovo art. 44 del capitolato colla Mediterranea, rimasto sospeso. Noi abbiamo dato nell' ultimo numero il testo di quest' articolo quale trovasi nel progetto ministeriale, lo riferiamo ora nei precisi termini in cui fu ripresentato dalla Commissione, perchè il lettore possa con maggior chiarezza e facilità rilevare le differenze fra le due dizioni.

« Art. 44. È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

« Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l' applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso.

« La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

« Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colle nuove tariffe ribassate e di quelli che per gli stessi trasporti si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o il maggior prodotto, che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditato al concessionario, e, per gli effetti della compartecipazione di cui agli art. 22 del contratto e 73 del capitolato, sarà computato in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell' anno.

« Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all' accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 3 e mezzo per cento all' anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario, o per mezzo del Collegio arbitrale di cui all' art. 10, qual parte dell' eccedenza siasi conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

« Qualunque variazione di tariffa che venga concordata fra il Governo ed il concessionario, non darà luogo a compensi a favore di quest' ultimo.

« Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi della facoltà di cui nel primo comma, ordinasse l' applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa concordata ».

Il Governo e la Commissione proposero poi ancora, correlativamente al surriferito articolo, le seguenti aggiunte alla legge:

Nella legge. — « Art. — A cominciare dal primo anno di esercizio, il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe interne in tali limiti, che l' onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti ».

« Art. — Con decreto reale, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, e sentito il Consiglio di Stato, sarà instituito un Consiglio per l' esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile di introdurvi. Collo stesso decreto reale sarà approvato il regolamento per le attribuzioni del Consiglio ».

Parlarono contro la nuova dizione dell'art. 44 gli on. Baccarini, Sanguinetti, Gabelli e Spaventa, il quale ultimo come già abbiamo ricordato, aveva col Luzzatti e con altri proposto un ordine del giorno in cui erano comprese le modificazioni che dovevano, secondo loro, apportarsi a questo articolo.

Agli opponenti risposero, gli on. Giolitti, Curioni ed il ministro Genala, sostenendo l'articolo proposto dalla Commissione, il quale venne approvato per alzata e seduta a notevole maggioranza.

Così rimasero intieramente approvati il contratto ed il capitolato colla Mediterranea.

Si proseguì indi la discussione dell'allegato E all'art. 13 cap. II che tratta del trasporto dei viaggiatori.

Biasimarono la tariffa per il trasporto dei viaggiatori, specie di terza classe, gli on. Lazzaro, Di San Donato e Capo.

Rispose l'on. Grimaldi, dimostrando la giustizia di avere perequato tra le varie regioni dell'Italia le tariffe dei viaggiatori.

Una proposta dell'on. Lazzaro per ridurre il prezzo della terza classe da L. 0,045 a L. 0,04 per chilometro e viaggiatore, fu respinta e si approvò l'art. 13.

LA DISCUSSIONE FERROVIARIA

SULLE TARIFFE

Quantunque l'esame degli allegati alle Convenzioni risguardanti le tariffe ferroviarie sia appena principiato, tuttavia è da sperarsi che la Camera abbrevierà la discussione, che minacciava di farsi lunga e pericolosa, dopochè è stato emendato l'art. 44 dei capitolati. Ed invero gli ordini del giorno e gli emendamenti, che sono stati presentati da varie parti della Camera, perchè fossero tolti gli aumenti che le nuove tariffe stabiliscono per il trasporto di parecchie merci, non potevano essere accettati dal Ministero e dalla Commissione fino a tanto che nei contratti ferroviari era stabilita la condizione che le tariffe interne non potessero essere modificate dal Governo, se non quando il prodotto superasse quello iniziale di oltre 106,500,000 lire. Fra le molteplici ragioni che costringevano il Ministero e la Commissione a non mutare le condizioni contrattuali per ciò che riguarda i prezzi di trasporto, si imponeva gravissima quella di non chiedere nuovi sacrifizi alla finanza pubblica per ulteriori ribassi di tariffe che avrebbero diminuito la percentuale che lo Stato si è assegnato sui prodotti ferroviari.

Bisogna notare che per ottenere la unificazione e la perequazione delle tariffe, quantunque per equilibrare taluni prezzi di trasporto, si sieno fatti alcuni aumenti, tuttavia l'applicazione delle tariffe nuove in confronto delle vecchie porta una differenza in meno di 2 milioni e mezzo degli introiti. Era d'altra parte assurdo l'ammettere la possibilità che le Società esercenti si addossassero la spesa occorrente per gl'invocati ribassi, poichè i contratti con esse stipulati sono basati su prezzi fatti e prestabiliti, nè si può credere che le Società avrebbero accettato di adempiere agli oneri ed obblighi dei contratti anche quando il Governo potesse, senza dare alcun compenso, variare il coefficiente del prodotto lordo col quale le Società debbono rimborsarsi delle spese d'esercizio.

Però quantunque le proposte del Ministero e della Commissione fossero suffragate da saggie e prudenti considerazioni, si vide fin da quando venne aperta la discussione dell'art. 44 del capitolato che la Camera non era disposta nè ad acconsentire che il Governo rinunciasse alla facoltà di ridurre le tariffe interne anche senza l'accordo delle Società, nè ad approvare tutti i rialzi sui prezzi di trasporto. In conseguenza l'articolo 44, che riguardava la facoltà da darsi al Governo di ordinare ribassi sulle tariffe internazionali, e il compenso per le perdite eventuali che le Società da questi ribassi imposti avessero a soffrire, venne modificato coll'estendere tale facoltà al Governo anche per le tariffe interne, e collo stabilire il modo con cui valutare e liquidare volta per volta il compenso da darsi alle Società.

Siffatta modificazione porta con sè la conseguenza di fissare un limite alla facoltà accordata al Governo nel ribassare le tariffe interne, per togliere il pericolo che piuttostochè i bisogni del commercio abbiano influenza le ragioni politiche con danno della finanza. E verrà quindi aggiunto alla legge ferroviaria un articolo così formulato: « A cominciare dal primo anno di esercizio il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe interne in tali limiti che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti ».

A questo articolo sta in correlazione l'altro, che pure verrà aggiunto alla legge, col quale si provvede all'istituzione di un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile d'introdurvi.

Con tale disposizione si è imposto un nuovo sacrifizio all'erario pubblico che la Camera ha riconosciuto indispensabile a benefizio del commercio e dell'industria nazionale. Il mezzo per cento del prodotto iniziale di cui il Governo potrà disporre pei ribassi di tariffe, corrisponde a circa un milione e 300,000 lire. Questa somma, unita a quella già impiegata per la perequazione delle tariffe corrispondente a circa 2 milioni e mezzo, dà un totale di circa 4 milioni che vengono consacrati a pro del commercio nazionale, e che servono e serviranno ad equilibrare e moderare i prezzi di trasporto per quelle merci e quei traffici che più ne abbisognano.

A noi sembra che questi vantaggi reali ed indiscutibili basterebbero da sè stessi ad accontentare le esigenze di tutti coloro che reclamarono vivamente contro gli aumenti di alcune tariffe e chiesero che fossero mantenute le tariffe vecchie dove si arrestano i rialzi, e che venissero accettate le nuove in quanto portino diminuzione dei prezzi. Certo che con poco più di un milione sarà impossibile che il Governo possa accettare tutte le proposte fatte pei ribassi, quando si consideri che cogli emendamenti e ordini del giorno presentati si domandava che per più di 50 voci di merci e delle più importanti nel traffico le tariffe sia generali che speciali non dovessero subire aumenti di sorta. Bisogna pertanto che i voti espressi alla Camera in favore ed a tutela di speciali

commerci od industrie si coordinino e conciliino fra loro in guisa che dalle parziali concessioni si possa conseguire un generale beneficio.

E già in questo senso, come si osserva dalla discussione di questi ultimi giorni, sembra accordarsi la Camera. Ed è per questo che si può arguire sieno ormai rimosse le difficoltà che presentava la discussione sulle condizioni e sui prezzi di trasporto, e che sia tolto il pericolo che la mancanza di un accordo trà coloro che presentarono molteplici domande per ottenere dei ribassi nelle tariffe, si esplicasse in un disaccordo tra gli intendimenti del Ministero e quelli della Camera.

Ormai il principio di poter rimaneggiare le tariffe interne è stato ammesso; è stato fissato pure il limite della spesa per provvedere ai ribassi ritenuti necessari. La Camera può quindi fidente lasciare al Governo la cura di esaminare e studiare quali sieno le modificazioni e riduzioni più urgenti ed indispensabili a vantaggio della produzione nazionale, e semplificare in tal modo la discussione che nel volgere al termine potrebbe diventare complessa, senza che sia possibile di trovare una soluzione immediata e concreta.

FERROVIE SARDE

Ecco la Relazione presentata dall' on. Pasella al Senato sul progetto per le ferrovie secondarie nell' isola di Sardegna:

Signori Senatori,

Lo schema di legge, che viene sottoposto alla discussione ed approvazione del Senato, e che ebbe già l' approvazione dell' altro ramo del Parlamento, trae la sua origine dalla legge 29 luglio 1879, colla quale si decretava la costruzione delle ferrovie complementari pel Regno.

Ai benefizi di quella legge, che concedeva alle provincie continentali e sicule molteplici linee ferroviarie, non potè partecipare la Sardegna, sia perchè si trovavano ancora in corso di costruzione le linee principali concedute alla Società reale delle ferrovie sarde, sia perchè le condizioni speciali dell' isola imponevano al Governo studi più maturi, onde preparare un programma ragionato delle linee che potevano essere comprese nel novero delle secondarie.

Epperò nell'articolo 33 di quella legge si disponeva che, decorso un anno dall' apertura al pubblico esercizio delle linee allora in costruzione, si dovesse provvedere alla rete delle ferrovie secondarie sarde.

Poste le cose in tali termini, e ritenuto che le linee principali sono già in esercizio sin dal 1882, l'Ufficio centrale ha dovuto riconoscere che colla presentazione di questo progetto, il Governo ha sciolto l' impegno che aveva assunto verso la Sardegna, e che perciò è manifesto il diritto della medesima a fruire del gran beneficio già accordato alle altre provincie.

Ciò premesso, ed avendo l'Ufficio centrale preso in esame i diversi particolari del progetto ha potuto riconoscere, che essi in gran parte soddisfano i bisogni dei maggiori centri di produzione, che stavano finora segregati dalla rete ferroviaria esistente.

In quanto poi alla facoltà chiesta dal Governo di concedere all'industria privata la costruzione di quelle linee, meglio che aver sottoposto all'approvazione del Parlamento un atto regolare e concreto di concessione, fu osservato che quest'ultimo sistema sarebbe stato preferibile, come più conforme alle norme costituzionali, anche perchè adottandolo si avrebbe avuto modo di meglio apprezzare i vantaggi e gli oneri della concessione.

Senonchè non si possono disconoscere le gravi ragioni che consigliarono il Governo a limitarsi alla presentazione di un progetto di massima, le quali ragioni furono ampiamente svolte nella Relazione con cui il Ministro dei lavori pubblici accompagnava la presentazione del progetto al Senato.

In vero, un atto concreto di concessione richiedeva in precedenza progetti completi e definitivi, e siccome questi mancavano, nè era possibile ottenerli colla desiderata premura per difetto di personale tecnico disponibile, ha perciò dovuto il Governo basare le sue proposte sugli studi di massima eseguiti dalla Compagnia reale, che per altro non sono ancora controllati e che dovranno perciò essere presi in esame, e discussi.

Altrimenti operando, bisognava rimandare a tempo indefinito la presentazione di questo progetto, e così ingenerare diffidenze e timori nell'animo dei sardi che da tempo vanno attendendo il compimento delle promesse linee secondarie.

D' altronde, il sistema ora seguìto dal Governo non può dirsi una eccezione, avvegnachè sia stato adottato ripetutamente in molte leggi, e tra le altre in quella già citata del luglio 1879 che conferiva al Governo la facoltà di fare all'industria privata le concessioni delle linee ferroviarie ivi contemplate.

Nessuna osservazione occorse di fare intorno all' art. 2 che ripartisce la costruzione delle linee proposte in tre periodi di anni quattro caduno, dovendosi ritenere che tale distribuzione, oltre che imposta da una assoluta necessità, ha pure incontrato favorevole l' opinione del maggior numero degli interessati, non constando che a riguardo di essa siansi elevate nell'isola opposizioni o lagni.

Le disposizioni dell'art. 3 sono puramente di ordine tecnico mirando ad autorizzare il Governo a determinare nell'atto di concessione il tipo e la misura dello scartamento, non che i limiti delle pendenze ed i raggi delle curve.

Intorno a quest' articolo fu notato che nessun cenno ivi si fa, nè in altra parte del progetto, dell' importante questione delle tariffe, le quali hanno precipua influenza nello sviluppo dell'industria di un paese, e che maggiormente dovrebbero esercitarla in Sardegna, ove, tenuto conto delle sue condizioni economiche, si appalesa la necessità di avere le minori possibili tariffe, se i traffici si vogliono ivi seriamente attivare.

Epperò molto opportunamente la Commissione della Camera aveva a questo art. 3 proposto un emendamento che mirava a determinare che le tariffe generali e speciali non dovessero eccedere il prezzo dei trasporti della rete sicula, e che venissero pure applicati alle linee sarde i vantaggi del servizio cumulativo coi porti nazionali e tutte le altre norme stabilite per regolare la condizione dei trasporti nelle altre linee italiane.

E confida l' Ufficio centrale che l'on. Ministro dei lavori pubblici, siccome si mostrava disposto a secondare le rac-

comandazioni della Commissione della Camera, a questo riguardo vorrà, nella stipulazione dei contratti di concessione, tenere conto delle ragioni svolte e dei desideri opportunamente espressi dalla medesima.

Al vostro Ufficio centrale fornì qualche argomento di osservazione la sovvenzione chilometrica che potrà essere accordata sino a lire 10,500; senonchè, dopo esaminate le ragioni addotte a giustificare tale proposta, ed ottenute nuove dilucidazioni dal Ministro dei lavori pubblici, esso ha dovuto riconoscerla sufficientemente giustificata.

Ed in vero il costo delle costruzioni, e le altre spese presunte procedono dai progetti di massima già esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sono suggerite dalle difficoltà tecniche cui vanno incontro le opere ferroviarie in Sardegna, ove sono frequenti gli avvicendamenti di roccie granitiche difficili a perforarsi e non rari i terreni paludosi richiedenti costosi lavori di assodamento; oltre che le condizioni di alcune località rendono scarsa e costosa la mano d'opera accorciando notevolmente il tempo utile e lavorativo.

Confida per altro l'Ufficio centrale che l'on. Ministro, fedele alle dichiarazioni fatte alla Camera dei deputati e ripetute nella sua Relazione al Senato, prima di concedere la costruzione delle ferrovie vorrà accertare con ulteriori studi, in modo più esatto, il costo di costruzione e di esercizio delle medesime ed ottenere patti più favorevoli per concedere possibilmente una sovvenzione inferiore al limite sovra indicato.

Le disposizioni del progetto, che più richiamarono l'attenzione dell'Ufficio centrale, sono quelle contenute nell'art. 5, ove si impone alle provincie interessate il concorso di un decimo della spesa di costruzione.

Nelle due relazioni ministeriali che accompagnarono la presentazione del progetto ai due rami del Parlamento, il Governo ha espresso i criteri, dai quali fu mosso, per fissare la misura del contributo delle provincie in riguardo alle loro poco floride condizioni; e l'Ufficio centrale non può che fare plauso a quei criteri inspirati da considerazioni, benevole pella Sardegna, nelle di cui provincie sono scarse le forze contributive.

Che se verrà convertito in legge il progetto che ora si discute nell'altro ramo del Parlamento, e sarà così per l'art. 4 del medesimo ridotto a metà il concorso di tutte le provincie per la costruzione delle ferrovie comprese nella legge del 1874, cesserà allora di essere un trattamento di favore quello che coll'attuale progetto si concede alla Sardegna.

Ma se i criteri del contributo provinciale possono parere ragionevoli dal punto di vista del Governo e delle finanze, all'Ufficio centrale però lascia qualche dubbio l'applicazione che si fa all'attuale caso, ed il dubbio deriva dalle disposizioni che informano il concetto e lo spirito della legge 1879 più volte citata, la quale mira evidentemente a favorire non ad aggravare le provincie; tant'è che nell'art. 6 si dispone che non si possono altrimenti intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie ivi contemplati, se non previo l'assenso delle provincie interessate, ed il loro regolare impegno di pagare la rispettiva quota di concorso.

E poichè stando alle relazioni ministeriali, mancherebbero ancora queste esplicite adesioni delle provincie sarde, che ne avverrebbe, se in difetto di esse, e d'un regolare loro impegno di pagare, si sanzionasse la legge prima che le provincie avessero modificato i loro propositi? Certo bisognerebbe, od attribuire al contributo il carattere di spesa obbligatoria contro lo spirito della citata legge, oppure a più favorevoli momenti rimandarne l'esecuzione.

Peraltro, confida l'Ufficio centrale che ciò non avverrà, avvegnachè si sappia che le popolazioni dell'isola sentono così altamente il bisogno di queste opere ferroviarie, e sia così radicata nell'animo di tutti la convinzione, che a mezzo di esse si farà un gran passo nella via del risorgimento economico, da lasciar credere che gli amministratori provinciali, fedeli interpreti delle aspirazioni del paese, non porranno ostacolo a che una legge tanto desiderata abbia il più pronto e sicuro effetto.

Mossa dalle esposte considerazioni, la maggioranza dell'Ufficio centrale credeva opportuna una modificazione dell'art. 2, nel senso di limitare la facoltà del Governo al caso in cui le provincie interessate avessero prestato il loro assenso, e si fossero obbligate regolarmente al contributo. Senonchè, considerando che tale emendamento, rimandando la legge alla Camera dei deputati, ne avrebbe differita la sanzione, lasciando così deluse le aspirazioni dei sardi che si ripromettono grandi benefizi dalla sua sollecita esecuzione, si è ristretta al seguente ordine del giorno, che, se verrà accettato dal Ministro, basterà a dissipare gli esposti timori:

« Il Senato, confidando che non sarà intrapresa la costruzione di alcune linee in provincia che non vi abbia previamente assentito e siasi regolarmente impegnata a pagare il contributo, passa alla discussione degli articoli ».

Signori Senatori,

È grande l'aspettazione dei sardi per l'esito di questa legge. Essi attendono con ansietà che, dopo tanti disinganni, il voto del Senato dia forza di legge al progetto presentato, e del quale l'Ufficio centrale ve ne propone l'adozione, tratto a ciò da ragioni gravissime di ordine economico e da quel sentimento di giustizia che impone perfetta parità di trattamento, di benefizi e di oneri per tutte le provincie dello Stato.

Addì 26 gennaio 1885.

PASELLA, *relatore.*

FERROVIE TURCHE

Un telegramma da Vienna in cui si annuncia, che il Sultano ha firmato la Convenzione per gli allacciamenti delle ferrovie serbo-turche, ci porge opportunità di far conoscere ai lettori, nelle parti che riguardano specialmente le linee di raccordamento, un comunicato ufficiale del Governo ottomano pubblicato dal giornale *La Turchia.*

Ecco pertanto ciò che da esso si rileva rispetto alle linee di congiunzione:

Queste linee avranno, secondo il documento ufficiale di cui parliamo, una lunghezza totale di 120 chilometri, la cui costruzione venne conformemente alla Convenzione di Vienna, offerta al sig. De-Hirsch. In seguito a varie trattative fra questi ed il Ministro turco, il sig. De-Hirsch propose di costruire le linee di raccordamento in ragione

di 200,000 franchi per chilometro, alla condizione che il Governo turco desistesse dai suoi anteriori reclami, e che il sig. De-Hirsch accreditasse al Governo 1500 franchi per chilometro, a luogo degli 8,000 franchi che dovevano essere pagati a titolo di reddito chilometrico dalla Compagnia concessionaria dell'esercizio.

Il sig. De-Hirsch intendeva inoltre di ritenere questa somma di 1500 franchi in rimborso delle spese a farsi per la costruzione delle linee di raccordamento.

Il Governo turco giudicò inaccettabili quelle proposte, e decise di cercare un altro concessionario, e, se non fosse possibile di trovarlo a condizioni soddisfacenti, di provvedere lui stesso, sotto forma di regia, alla costruzione delle linee. Si presentò allora un gruppo di banchieri di Parigi ed offerse di costruire quelle linee al prezzo di 175,000 fr. al chilometro. Di fronte a questa proposta, il sig. De-Hirsch fece l'offerta di costruirle sulla base di 150,000 franchi.

Le proposte dei banchieri di Parigi sono le seguenti: essi si obbligano a porre delle ruotaie in acciaio, a stabilire una stazione sopra ogni percorso di 13 chilometri, a provvedere alla manutenzione delle linee durante cinque anni consecutivi senza pretendere per ciò dal Governo alcun sussidio, ed infine, ad assumere la garanzia per tutte quelle indennità che conseguirebbero dalla difettosa costruzione delle linee. Nella proposta del sig. De Hirsch, il Governo ottomano doveva esaminare se, al prezzo di franchi 150,000 al chilometro, le linee sarebbero costrutte alle stesse condizioni di quelle proposte dai banchieri parigini, o pure se il concessionario si conformerebbe alle condizioni del capitolato d'oneri del 1872, o, infine, s'egli costruirebbe le nuove linee con una spesa assai inferiore al prezzo domandato, ciò che aveva avuto luogo per la costruzione delle linee vecchie.

Il Governo ottomano non poteva avere norme fisse su questo punto, poichè non esisteva nè impegno di sorta a questo proposito, nè alcun progetto di capitolato d'oneri. Ma ammettendo anche che le linee di raccordamento fossero costrutte secondo l'antico capitolato d'oneri, vi aveva ancora fra il prezzo reale ed il prezzo domandato dal sig. De-Hirsch una differenza di 30,000 franchi al chilometro, che non ha ragione d'essere approvata al sig. De-Hirsch.

Un'altra condizione che non potè essere ammessa della nuova proposta del sig. De Hirsch si è quella, che stabilisce che la Compagnia serberebbe la nazionalità austro-ungherese sino alla definitiva risoluzione delle questioni pendenti. Questa condizione è in contraddizione cogli intendimenti del Governo, il quale vuole che la condizione della nazionalità sia accettata immediatamente e per tutte le linee in generale. Ora, accettando la proposta del signor Hirsch, il Governo avrebbe implicitamente riconosciuto che, in tutte le questioni finanziarie e nelle controversie esistenti fra esso Governo e la Compagnia di costruzioni, questa sarebbe considerata come austriaca; ciò che sarebbe contrario alle clausole della convenzione e del capitolato d'oneri del 1872. Attualmente, la sola Compagnia di esercizio gode della nazionalità austro-ungherese; nazionalità che non può essere invocata quando trattasi della contabilità delle linee, oppure si tratta della Compagnia di costruzione. A questo riguardo, la convenzione per le costruzioni del 18 maggio 1872 statuisce all'art. 9 che la Compagnia, durante la liquidazione dei conti, sarà soggetta alle leggi generali dell'impero turco, e la convenzione per l'esercizio che porta la stessa data, dice all'art. 19 che la Compagnia concessionaria d'esercizio non potrà trasformarsi in Società di un'altra nazionalità se non dopo avere ottenuto il consenso del Governo.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, al cui esame e parere fu nuovamente sottoposto il progetto per una ferrovia a sistema Fell, da Oulx a Briançon, corredato di nuove perizie supplementari a giustificazione della spesa preventivata di lire 9,000,000 pel tratto di linea in territorio italiano da Oulx a Monginevra, avvisò che, quantunque comprenda anche la provvista del materiale mobile, pur tuttavia la spesa stessa sia suscettibile di sensibile miglioramento. Opinò inoltre che anche quando si riduca la spesa preindicata, non convenga accordare la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia nei termini in cui venne chiesta.

><

Le Amministrazioni dei Comuni attraversati dalla ferrovia Chivasso-Casale, a nome dei loro amministrati, hanno esposto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, che in quei siti si fa sentire imperioso il bisogno di prevedere e provvedere ai mezzi per dare lavoro alla numerosissima classe dei braccianti — E che al caso si presenta opportuna la iniziata costruzione della ferrovia Chivasso-Casale, colla quale, se fosse costruita in tempo più ristretto di quello stabilito coll'Impresa Mantegazza, si verrebbe ad ottenere non solo lo scopo preaccennato, ma si raggiungerebbe eziandio l'altro, da ben trent'anni desiderato da quelle popolazioni, di avere cioè un mezzo pronto facile e comodo di comunicazione colle città di Casale e Torino e colla valle d'Aosta, per dare così al commercio quella vita che ora affatto manca.

><

Siamo informati che il senatore comm. Finali, presidente del Comitato esecutivo promotore della costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina ha fatto istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, perchè il progetto della ferrovia medesima sia riesaminato dal Consiglio superiore. Il senatore Finali ha allegato alla istanza predetta due memorie illustrative a confutazione degli argomenti addotti dal prelodato consesso nel suo parere, col quale il progetto della ferrovia in parola è dichiarato inammissibile.

><

S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha firmato, per la parte che lo riguarda, il decreto col quale le Amministrazioni delle ferrovie Romane, dell'Alta Italia, Meridionali e Calabro-Sicule sono autorizzate ad attuare una tariffa pel trasporto, a grande ed a piccola velocità, in servizio interno e cumulativo italiano, del materiale rotabile delle tramvie e delle ferrovie a scartamento ridotto caricato sul materiale ferroviario.

Giusta una tale tariffa il prezzo per chilometro e

per veicolo, pel trasporto tanto delle vetture che dei vagoni sia aperti che chiusi, è di lire 0,60 per la grande velocità, ivi compresa l'imposta del 10 0[0]; e di lire 0.40 per la piccola velocità, non compresa la imposta del 2 0[0]. Il diritto fisso per ogni veicolo sarebbe, di lire 3.30 per la grande velocità e di lire 2 per la piccola. La tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea, compresa l' imposta, è fissata in lire 11 per la grande velocità, ed in lire 5 per la piccola.

><

Lo stesso sig. Ministro di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per quanto lo riguarda, la tariffa proposta in via provvisoria pei trasporti sulla ferrovia Torrebelvicino-Schio-Piovene-Arsiero.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali, a causa di deficienza di personale, ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di non trovarsi in grado di intraprendere gli studi che si volevano ad essa affidare per la compilazione del progetto di appalto della linea Terracina-Gaeta-Sparanise.

><

Siamo informati che, in seguito a gravi inconvenienti verificatisi nel servizio di approdo e sbarco al Golfo degli Aranci, i quali produssero considerevoli ritardi nella distribuzione della posta alle due provincie dell'isola, la Direzione generale delle Poste ha invitata la Navigazione generale italiana a dare le occorrenti disposizioni perchè siano eliminate le cause degli inconvenienti che si lamentano.

Sarebbe però opportuno che, come abbiamo già suggerito fin dallo scorso anno nel *Monitore*, venisse lasciato maggiore argine di tempo fra l' arrivo del treno 2 romano e la partenza del piroscafo da Civitavecchia, e fra l'arrivo del piroscafo stesso al Golfo degli Aranci e la partenza del treno ferroviario n. 5 per Sassari e Cagliari.

Il provvedimento di cui sopra è l'unico che possa valere efficacemente a togliere gli inconvenienti suaccennati. Tutti gli altri non sono che dei palliativi che a pochissimo gioveranno.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha manifestato l' avviso al Ministero dei lavori pubblici, che possa deliberarsi alla Società di Bochum la fornitura di n. 448 assi montati occorrenti per carrozze e bagagliai da acquistarsi per uso delle ferrovie complementari. La spesa complessiva occorrente per la detta fornitura ammonta a lire 162,000.

><

Abbiamo da Novara che quella R. Prefettura ha sottoposto alla approvazione governativa, la relazione compilata dalla Commissione nominata per esaminare e proporre le condizioni da prescriversi per l' autorizzazione ministeriale dell'esercizio, in via provvisoria, del tronco di tramvia da Gattinara ad Aranco.

><

Sappiamo che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha proposto una modificazione d'orario sulla linea Pontebba-Udine-Venezia, avente lo scopo di mettere in coincidenza a Pontebba il treno 335 dell'Alta Italia con altro treno delle ferrovie Austriache dello Stato da Fransensfeste, Marburg e Klagenfurt (Via Villach).

><

Ci consta che la predetta Amministrazione ha fatto proposte di riduzione di tariffe al Ministero dei lavori pubblici, da accordarsi a favore dei componenti la Società dei braccianti di Budrio, quando si recano alla intrapresa di pubblici lavori.

><

Con R. Decreto del 22 corrente venne approvato, in conformità dell' art. 7 della convenzione colla Società delle Strade ferrate Meridionali (approvata con la legge 23 luglio 1881, n. 334), l' impianto di una nuova fermata sulla linea Ancona-Foggia che prenderà il nome di *Nomano* al n. 119 + 308, da Ancona, tra le due stazioni in esercizio di Giulianova e di Mutignano.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il contratto definitivo, da essa stipulato colla Ditta Henschel et Sohn di Cassel, per la fornitura di 5 locomotive a 4 ruote accoppiate e carrello girevole con relativi tenders, destinate al servizio delle linee complementari. La spesa derivante dalla provvista di dette locomotive ammonta a lire 289,350.

><

La stessa Amministrazione, affine di assicurare la regolare continuazione dei servizi di trasporto a domicilio e di quelli di facchinaggio affidati ad imprese private con contratti aventi scadenza al 30 giugno 1885, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta per estendere la durata delle convenzioni stesse a tutto dicembre p. v.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, a trattare col Municipio di Spezia per addivenire alla stipulazione di un atto di convenzione, relativo alla concessione a titolo gratuito al Municipio medesimo dell' acqua defluente dallo imbocco ovest della galleria di Biassa, lungo la ferrovia ligure di levante, a condizione che una parte dell'acqua stessa sia riservata ai bisogni dell' Amministrazione ferroviaria per la Stazione di Spezia.

><

I Ministri dei lavori pubblici, e di agricoltura, industria e commercio hanno firmato il decreto col quale il concessionario della ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi è autorizzato ad attuare, pel servizio interno della propria linea ed in servizio cumulativo colle ferrovie Romane, le tariffe con i prezzi e con le condizioni sottoposte all' approvazione governativa dal concessionario medesimo.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana in ordine al progetto di appalto del tronco da Argenta a Bastia della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Questo tronco misura m. 5100 ed importa la spesa complessiva di lire 1,440,000, delle quali per lavori e provviste da appaltare: lire 1,026,000: e lire 414,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista di materiale di armamento e di meccanismi fissi e per imprevisti.

La strada è sempre in rilevato, e la sua sezione normale è proposta in m. 5.

Le opere d'arte da eseguire lungo il tronco sono: un ponte a travate metalliche sul Reno, in tre campate, della lunghezza totale di m. 145.80; un ponte sul canale di Filo, della luce di m. 5; n. 11 manufatti minori, di cui due di m. 1.50, uno di m. 1, sette di m. 0.80 ed uno di m. 0.60; oltre ad altri 9 acquedotti, dei quali 7 di luce m. 0.50, e due di luce m. 0,80 da eseguire fuori della sede stradale.

La continuità delle strade ordinarie attraverso la ferrovia sarà mantenuta con 9 passaggi a livello e con due sottopassaggi in muratura; ed all'alloggio del personale di sorveglianza della strada provvederanno n. 3 case cantoniere e n. 2 garette. Lungo il tronco di ferrovia che si considera, non è prevista alcuna stazione.

L'andamento planimetrico del tronco è formato di m. 3700 in rettilineo e da m. 1400 in curva con raggio minimo di m. 1000. L'andamento altimetrico poi è costituito da m. 1035 di livellette orizzontali e da m. 4065 di livellette in pendenza con inclinazione varia fra m. 0.60 e m. 6 per mille.

><

La Deputazione provinciale di Bergamo ha trasmessa al Ministero dei lavori pubblici la domanda, della Società generale delle ferrovie economiche sub-concessionaria della linea Bergamo-Ponte della Selva, colla quale si chiede che siano impartite le disposizioni opportune, onde si proceda da apposita Commissione governativa alla visita di ricognizione del tronco della linea medesima, compreso fra Vertova ed il Ponte di Nozza, acciò si possa incominciarne subito il pubblico servizio.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto sistemazione di via Milano pei lavori ferroviari al porto di Genova;

Questioni relative esercizio tramvia Treviglio-Bergamo;

Progetto aggiunta secondo binario morto nelle stazioni Locate, Villamaggiore e Certosa linea Bogoredo-Pavia;

Impianto fermate S. Catterina-Bedona e Torre Boldone linea Bergamo-Ponte della Selva;

Atto di sottomissione Impresa Masazza pei lavori 3° tronco ferrovia Ascoli-S. Benedetto;

Domanda Del Vecchio per costruire un muro di chiusura di una sua proprietà lungo la linea Foggia-Napoli;

Progetto per riparazione danni causati dall' uragano del 2 settembre 1883 fra il kil. 34 e 56 della linea Novara-Pino;

Progetto di appalto per fornitura di sei locomotive per alcune linee complementari;

Domanda del Municipio di Castelfranco di Sotto per la costruzione di un nuovo ponte sull' Arno (Firenze);

Domanda della Società di navigazione Geisser e C. per libero uso di pontili appartenenti ai comuni di Cernobbio, Dongo, Gravedona e Argegno (Como);

Costruzione di un ponte ad arcata metallica attraverso la Fossa interna in Milano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Viareggio-Quasa (m. 8428,86) dell'importo di L 1,630,000, annunciato nel *Monitore* del 4 corr., fu dalla Prefettura di Lucca provvisoriamente deliberato al sig. Rosellini Zeffiro, col ribasso del 18 0[0, per L. 1,336,000. I fatali scadono il 14 marzo. Il deposito provvisorio è fissato in L. 66,000; il definitivo in L. 132,000.

Ferrovia Taranto-Reggio. — Fino al 10 marzo si riceveranno presso la Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali in Firenze le offerte per l' appalto dei seguenti lavori:

1. Fondazione pneumatica della pila sinistra del ponte Condojanni, al chilometro 383 + 480 della linea Taranto-Reggio;
2. Rialzamento della travata metallica dl detto ponte;
3. Provvista e collocamento in opera della travata metallica sul ponte Sant'Ilario, al chilometro 382 + 988 della predetta linea.

Cauzione definitiva L. 500 di rendita, debitamente vincolata presso la Banca Nazionale.

Ferrovia Como-Varese-Laveno. — Sull' andamento dei lavori di questa ferrovia, togliamo dall' *Araldo* i seguenti particolari:

Alla stazione testa di linea di Como-Lago sono già avviati i lavori pel trasporto della strada di circonvallazione e conseguente allargamento dell' attuale stazione del *tramway* Saronno.

Il ponte sul Cosia, immediatamente al di là della futura stazione di Como-Succursale, è presso a poco terminato quanto a muratura, e dal ponte fino a Camerlata i lavori sono continuati senz' altra interruzione che le parti non ancora scavate di qualche trincea.

Dal cantiere del Colombée due locomotive ivi trasportate sulla fine della scorsa settimana, fanno già il servizio di vagoni pel grande movimento di terra che è necessario nei pressi di San Giuseppe. L'argine ascendente è in formazione, ma deve essere assai più alto. La larghezza definitiva alla base raggiungerà i 50 metri, l'altezza 14. Il materiale necessario a questo rilevato parte proviene da un'adiacente collina acquistata per trattativa privata dall' impresa, il resto vien tolto dalle trincee che susseguono immediatamente all' argine e si riproducono superiormente verso Camerlata.

L'impianto di questo servizio rappresenta una grande spinta ai lavori. Tra poco la locomotiva arriverà fino al ponte sul fiume Aperto, dove si sta costruendo un gigantesco palco a doppio uso, che permetterà ai treni vuoti di spingersi ancor più su a prendere la terra che occorre in basso.

Il detto ponte, che consta di nove aperture dell' altezza fino a 13 metri dal fondo della valle è l'opera più difficile di tutto il tronco, ma dal numero degli operai adoperativi e dalla potenza dei mezzi spiegati è lecito arguire che il compimento della linea non ne verrà punto ritardato.

Al di là del viadotto, si lavora, con attività non minore, al cavalcavia sull' Alta Italia (Milano-Chiasso) che riesce proprio di fianco all' attuale. Indi il piano stradale appare già compiuto quanto è la lunghezza dei muraglioni di sostegno, che tengono la ferrovia di Varese come sospesa sui fianchi della provinciale Napoleona. Restano da compiersi alcune trincee sulle sporgenze della stessa, poi i due sotto passaggi alle due strade di Cantù vecchia e nuova.

Da quest' ultimo sottopassaggio fino alla nuova stazione

di Camerlata (che con posteriore variante fu avvicinata di più all' abitato, e sorgerà definitivamente a un terzo circa di distanza tra il centro e la stazione Alta Italia (sulla sinistra della strada che vi conduce) non vi sono opere di entità, tranne movimenti di terra quasi finiti.

La stazione stessa di Camerlata, e l' alto argine che sale in linea retta al passaggio a livello della Cà Morta (attraversamento della provinciale per Milano e attuale *tramway*) attendono di formarsi coll' ingente materiale che viene escavato dalla trincea di San Pòs. Ivi pure lavora già la locomotiva, e il lavoro vi è spinto colla massima energia.

Al di là della trincea di San Pòs, la linea si può dire bell' e finita fino alla trincea di Quadronna (Malnate) dove la ferrovia Como-Varese s' innesta nella Saronno-Malnate.

Sul tronco Varese-Laveno, sono stati ripresi i lavori di muratura interrotti pei geli.

Notiamo che sul tratto Como-Camerlata, dove l'urgenza è maggiore, non si è mai smesso il lavoro di muratura, ad onta delle settimane freddissime dello scorso gennaio. Si coprivano accuratamente, al mancar del sole, le parti in costruzione, e nei tempi più rigidi si lavorava col termometro, per approfittare di tutte le ore utili.

Del resto, il tempo è stato eccezionalmente favorevole alla costruzione della ferrovia. La Società delle Complementari ha avuto davvero un alleato prezioso nell' affare da essa conchiuso colla provincia Comasca.

Ferrovia Catanzaro-Veraldi. — L' Ufficio speciale tecnico governativo di Catanzaro per gli studi e lavori della linea da Catanzaro allo stretto Veraldi, ha completato il progetto definitivo del terzo tronco della linea stessa compreso fra Settingiano e Marcellinara.

Stazione d' Attigliano. — L' Ufficio tecnico delle Strade ferrate Romane d' accordo con la Direzione governativa per la ferrovia Viterbo-Attigliano e col R. Commissario per l' esercizio, ha compiuto il progetto dei lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Attigliano, necessari per l' immissione in essa della nuova linea Viterbo-Attigliano.

L' ammontare complessivo dei lavori preventivati ammonta a L. 305,800.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Giunsero al Ministero dei lavori pubblici i progetti pel 5° e 6° tronco ferroviario Cuneo-Ventimiglia, da Limone a Tenda. E con questi è esaurito il fondo di 33 milioni destinato per detta linea.

Ferrovia Luino-Ponte Tresa. — Domani, 26, questa ferrovia verrà aperta al pubblico esercizio.

Ferrovia dello Spluga. — La Camera di commercio di Genova ha nominata una Commissione per lo studio del progetto di un nuovo valico alpino per lo Spluga.

Ferrovia del Sempione. — Il 21 corrente si è riunito in Milano il Comitato pel valico ferroviario del Sempione sotto la presidenza del senatore Robecchi.

Si diede comunicazione dei risultati della Esposizione di Torino, ove il Comitato medesimo ottenne la medaglia di argento per i piani delle linee d' accesso al Sempione. Fu data anche notizia al Comitato di quanto si è operato dalla provincia di Milano per ottenere che nelle nuove costruzioni ferroviarie sia contemplato il tronco Arona-Ornavasso, classificandolo in prima categoria.

Domenica (22) poi ebbe luogo in Arona l'annunciato Comizio per promuovere la linea Arona-Ornavasso. Ci riserbiamo in altro numero a dare più esteso resoconto delle deliberazioni in esso prese, e della discussione da cui furono precedute.

Rileviamo ancora a proposito della ferrovia del Sempione il seguente telegramma all'*Opinione*:

Domodossola, 23 — Ieri l' altro fu eseguito, col sistema Penrice, il secondo esperimento delle mine al traforo del Sempione sul versante italiano. Si ottennero quattro metri di piccola galleria, mediante tre fori di tre metri di lunghezza.

Ferrovia Cuneo-Alba-Asti. — Domenica, 22 corrente, ebbe luogo in Cuneo l'annunciato Comizio, onde discutere della ferrovia Cuneo-Bene-Alba-Asti.

Gli intervenuti erano circa 120, fra cui il senatore Riberi, i sindaci di Govone, Vinadio, Peveragno, Alba, Bene (colla Giunta Municipale), Perno, Asti, Costigliole, Faletto, La Morra, Montanera, Demonte, Dogliani, Argentera, Novello, Grinzano, Diano Alba, Barolo, Castelletto Stura, Boves, Roddi, Beinette, Briga, Gaiola, Lequio Tanaro, Monchiero, Piazzo; e le rappresentanze di parecchie Società.

Avevano poi fatta adesione al Comizio la Camera di commercio di Torino, il cav. Demaria, il senatore Ranco, gli on. Vayra, Gianolio, Buttini e Turbiglio.

Eletto a presidente l'on. Roux, si passò alla discussione cui presero parte specialmente il sindaco di Bene-Vagienna, l'avv. Moglia, il cav. Cantalupi, il cav. Lissone, l'ingegnere Adorni, il sig. Adami e l'ing. Arnaud.

Indi l'assemblea votava all'unanimità un ordine del giorno col quale, dopo alcune considerazioni sull' utilità e sulla convenienza sia dal lato degli interessi agricoli e commerciali, sia per ragioni strategiche di costruire una linea diretta Cuneo-Asti per Bene ed Alba;

« 1. S'incarica il Comitato permanente di rassegnare al Ministero l'istanza onde voglia aggiungere alle linee di 3ª categoria già classificate colle precedenti leggi, la Cuneo-Asti per Bene e per Alba.

« 2. Si raccomanda detta istanza ai signori senatori e deputati del Regno e specialmente a quelli della provincia di Cuneo ed Alessandria perchè la appoggino al Ministero e la sostengano in Parlamento.

« 3. Si fa richiesta intanto alla Deputazione provinciale perchè voglia pure usare in favore della anzidetta linea lo stesso trattamento da essa fatto ai progetti di altre ferrovie della provincia, col mandare al suo ufficio tecnico di fare anche per essa gli stessi studi e progetti che detto ufficio fu già incaricato di fare per le altre linee.

« 4. Si esprime al Consiglio provinciale un caldo voto perchè allorquando sarà chiamato a deliberare, accordi a questa linea quel precipuo appoggio che richiede la sua importanza interprovinciale e giovando essa in gran parte ai circondari di Cuneo-Alba e Mondovì.

Ferrovia Lecco-Como. — Leggiamo in una corrispondenza da Lecco all' *Araldo* di Como, del 20 corrente:

Ieri il Consiglio comunale fu convocato d' urgenza per deliberare sopra alcuni oggetti importanti, fra cui la costruzione di un cavalcavia in continuazione della ferrovia Lecco-Como, attraversante il corso Vittorio Emanuele.

Coll' effettuazione del progetto proposto, si verrebbe ad ingombrare sconciamente i due marciapiedi del corso. Pertanto il Consiglio ha deliberato, in base alle proposte della Giunta e dell' egregio sig. ing. Enrico Gattinoni, di chiedere all' on. Direzione generale delle ferrovie alcune modificazioni al progetto, ritenendole richieste dall'estetica, dal progressivo sviluppo della città, dalla sicurezza e in fine dall' interesse generale.

Ferrovia di Soperga. — Il 21 corr. ebbe luogo in Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima « Ferrovia di Soperga ».

Presiedeva l'adunanza il comm Luigi Ranco. Erano presenti 18 azionisti, rappresentanti 1314 azioni sociali. Fu acclamato a presidente dell' assemblea per l' anno venturo il comm. Ranco.

Il consigliere delegato avv. Gonella diede lettura della relazione del Consiglio di amministrazione e del bilancio 1884.

Nella relazione si assicurano gli azionisti sullo stato soddisfacente della Società, e sulle condizioni favorevoli dell' andamento sociale per lo scorso esercizio. Gli utili netti verificatisi a tutto dicembre 1884 permettono di pagare gli interessi del 1883-84 e di distribuire ancora a titolo di dividendo lire due per caduna azione.

Nessuno degli intervenuti avendo domandata la parola, si pone ai voti l'approvazione della relazione e del bilancio col proposto dividendo.

L'assemblea approva all'unanimità.

Procedutosi alla nomina degli amministratori e dei sindaci, riuscirono eletti:

Amministratori: Gonella cav. avv. Alberto — Ormezzano avv. Giuseppe — Venuta prof. Antonio — Traversino Cesare.

Sindaci effettivi: Aimery avv. Giuseppe — Sciolla Alessandro — Aymini cav. Ottavio.

Sindaci supplenti: Brissighi ing. Giuseppe — Grosso Emilio.

Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta dal 12 corr., mandò rassegnarsi al consulente legale della Provincia la domanda di sussidio per la costruzione di un tronco di ferrovia da Rivarolo a Castellamonte.

Società anonima delle ferrovie economiche di Schio. — Questa Società chiese l'autorizzazione al Governo per mettere in servizio su due delle sue linee un nuovo tipo di carrozza o di carro.

Servizio ferroviario. — La Direzione generale delle Strade ferrate Romane ha stabilito, in conformità di quanto già si pratica sulle ferrovie Alta Italia e Meridionali, che la gomellina deve essere assimilata, per gli effetti dell'applicazione delle tariffe ai trasporti che ne fossero effettuati *a piccola velocità*, alla fecola di patate. Tal merce può per conseguenza, esser tassata d'ora innanzi in base al prezzo di L. 0,226 per tonnellata-chilometro non solo sulle ferrovie Romane, ma anche sulle ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali, semprechè, ben inteso, sia spedita a grande velocità sotto il regime della Convenzione 18 ottobre 1866 stipulata coi Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze.

— Dalla stessa Direzione si annuncia che fin dal 1° corr. vennero ristabiliti e quindi possono distribuirsi i biglietti del viaggio circolare n. 32 istituito nello scorso anno, e stato temporaneamente sospeso.

Grassazione in ferrovia. — La *Gazzetta del Popolo* ha per dispaccio da Firenze: « Nel mattino del 24 corrente sarebbesi da tre malfattori tentata una grassazione sul treno ferroviario Roma-Pisa, presso Collesalvetti, in un compartimento di 1ª classe dove trovavasi l'on. Simonelli col cognato. Gli aggrediti opposero viva resistenza e riuscirono a spingere fuori della vettura uno degli aggressori, il quale, cadendo, si sarebbe fratturate le gambe. Dei malandrini, uno sarebbe già arrestato; gli altri due avrebbero potuto fuggire.

Tramvia Desenzano-Castiglione. — La *Provincia di Brescia* ha da Desenzano che l'Amministrazione generale degli azionisti di quella Banca Popolare approvò alla quasi unanimità l'acquisto di n. 120 azioni da L. 250 della costruenda tramvia Desenzano-Castiglione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di gennaio fu il seguente:

Passeggieri trasportati 50.000 (gennaio 1884: 53,868), introito fr. 165,000 (fr. 209,152.25); merce trasportata tonn. 43,500 (tonn. 35.485); introito fr. 505,000 (fr. 474,628.19). Introito complessivo fr. 670,000 (fr. 683,780.41), ossia fr. 2,518.80 (fr. 2,570 60) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di gennaio di fr. 282,000 (gennaio 1884: fr. 401,980.38), ossia fr. 1,436,10 (fr. 1,511.20) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 288,000 (fr. 281,800.06).

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici francese ha autorizzato l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire, il 29 corrente, all'esercizio la linea Niort-Ruffec.

Questa linea ha una lunghezza di 75,990 m. 13, non compresi 5,779 m. 50 comuni colla linea da Saint-Jean d'Angely a Niort (rete dello Stato), e 578 m. 47 comuni colla ferrovia Tours-Bordeaux (rete d'Orléans).

Oltre alle due stazioni di Niort e di Ruffec ed a quella d'Aiffres, comune colla linea di Saint-Jean d'Angely, la nuova ferrovia comprende 9 stazioni e 3 fermate, cioe: le stazioni di Prahecq, Tauché-Mougon, Celles, Melle, Mazières-sur-Béraune, Brioux, la fermata di Luché-Fontenille, la stazione di Chef Boutonne, la fermata di Loubillé, le stazioni di Paizay-Naudoin, e di Villefagnan e la fermata di Lafaye.

Ferrovie germaniche — Da Rüdesheim parte una ferrovia a ruota dentata che conduce per una lunghezza di 2300 metri al monumento della Germania sul Niederwald, ascendendo 223 metri. Questa ferrovia, detta Niederwaldbahn, fu aperta all'esercizio nel mese di giugno 1884, e spedì nel 1884 un numero di 3976 treni con 243,807 passeggeri. In tutto il mese di dicembre però non si contano che 5 treni con 46 passeggeri.

L'introito lordo della piccola ferrovia fu marchi 150.896, e le spese d'esercizio di marchi 39,918, ossia; del 26,29 per 100 dell'introito.

Il beneficio netto di marchi 110,978 fu ripartito come appresso: 1. Fondo perduto e di rinnovazione marchi 10,000; 2. fondo di riserva marchi 5,500; 3. dividendo del 4 per 100 a marchi 1,200,000 di azioni dal 1|7 al 31|12 1884 = marchi 24,000; 4. gratificazioni agli impiegati marchi 1,900; 5. sopraddividendo del 5 1|2 per 100 a marchi 1,200,000 di azioni = marchi 66,000; 6. riparto al 1885 marchi 3578.

Oltre il forte dividendo pagato agli azionisti l'amministrazione versò nel fondo di rinnovazione una somma assai maggiore a quella che avrebbero giustificata le esperienze fatte finora. Oltre le spese di manutenzione delle locomotive, prevedute con marchi 600 annui per locomotiva è stata preveduta la rinnovazione delle caldaie e delle ruote entro 16 anni, e a tale scopo si versano marchi 2,000 annui nel fondo di rinnovazione. Per il rinnovamento dell'armamento di ferro della Niederwaldbahn saranno più che sufficienti i 1800 marchi annui destinati a ciò nel fondo di riserva, imperocchè è irrilevantissimo il consumo delle rotaie, causa la velocità assai moderata con cui si muovono i treni.

La Società ha domandato al Governo la concessione per una seconda linea d'allacciamento fra Assmannshausen e l'attuale ferrovia del Niederwald.

Ferrovia metropolitana di Vienna. — Il Municipio di Vienna ha esaminato, nella sua seduta dell'11 corr., il progetto di una ferrovia metropolitana presentata dalla ditta A. M. Leinwather e C. In base ai rilievi fatti dall'Ufficio di edilizia il magistrato decise di proporre al Consiglio comunale di rigettare un tal progetto, perchè non conforme alle intenzioni di quel Comune, ed in causa delle gravi difficoltà tecniche che si oppongono alla sua esecuzione.

Notizie Diverse

Nuovo Opificio Cottrau. — Riportiamo dall'*Opinione* la seguente corrispondenza:

Castellamare di Stabia, 16 febbraio.

Il nostro Consiglio comunale ha ieri preso talune deliberazioni molto importanti relativamente all'ingrandimento dell'Opificio della Impresa industriale italiana diretta dall'ingegnere Cottrau.

Questa Impresa, la quale ormai produce per circa 8 mi-

lioni di lavoro all' anno, in ponti, tettoie e materiale ferroviario ha deciso di impiantare fra noi tre nuove industrie:

1. La fabbricazione economica su larghissima base degli infissi e delle ferramenta occorrenti alle abitazioni.
2. La costruzione di veicoli ferroviarii.
3. Le costruzioni navali in ferro.

Il nostro Consiglio comunale desiderando facilitare i nuovi impianti, i quali costeranno uno o due milioni, ha all' unanimità deliberato di concedere all' Impresa industriale:

« *a*) La cessione gratuita di tutti i terreni di proprietà municipale che intersecano i varii lotti di proprietà della Impresa industriale italiana fra la cinta daziaria ed il fiume Sarno lungo la ferrovia Castellammare-Napoli; questi terreni rappresentano circa 10,000 metri quadrati di suolo.

« *b*) Di autorizzare l' Impresa Cottrau ad impiantare sul corso Vittorio Emanuele dal fiume Sarno alla stazione della ferrovia una ferrovia a binario ridotto di 75 centimetri con tre innesti nelle officine dell' Impresa.

« *c*) Di autorizzare il prolungamento della detta ferrovia ridotta nell' interno della città dalla stazione alla banchina del porto ed all' arsenale.

« *d*) Di esentare da qualsiasi dazio tutti i materiali destinati alle officine dell' Impresa ».

In seguito, il Consiglio deliberò sempre alla unanimità, su proposta degli egregi consiglieri cav. Beniamino Tutino e C. Dattilo, di mettere all' ordine del giorno della prossima seduta la proposta di conferire a titolo di speciale benemerenza la cittadinanza di Castellammare al sig. ing. Alfredo Cottrau.

Queste deliberazioni hanno prodotto un' ottima impressione nel paese, dove l' Impresa Cottrau, col recente suo acquisto del grande stabilimento della ditta Aselmeyer Pfister e Comp. al Sarno, possiede ora, fra vecchio e nuovo una estensione di terreni e fabbricati di ben 150,000 metri quadrati, ossia la maggiore estensione di officine meccaniche che sieno in Italia. Si calcola che da qui a due anni le officine Cottrau di Castellammare potranno dare lavoro ad oltre 4000 operai.

Esposizione universale di Anversa. — La Camera di commercio ed arti di Torino ci manda il seguente comunicato:

S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha partecipato a questa Camera avere il Ministero delle finanze disposto che sieno fin d' ora applicate le disposizioni del decreto ministeriale, annesso alla legge 11 maggio 1881 n. 197, intorno alle importazioni ed esportazioni temporanee per gli oggetti destinati alla Esposizione universale di Anversa, che verranno presentati alle dogane di Ala, Udine, Pontebba, Chiasso, Luvino, Venezia, Porto Maurizio, Ventimiglia, Genova, Napoli, Torino ed alla stazione di Modane.

Le bollette rilasciate da queste dogane saranno valide sino a due mesi dopo chiusa la Esposizione suddetta, e, oltre alle indicazioni prescritte dai regolamenti, dovranno contenere anche la denominazione commerciale delle merci spedite.

Riunione di impiegati ferroviarii. — La sera del 18 corrente, alle ore 8 1/2, nella sala d' aspetto di 2ª classe della stazione di Porta Nuova, gentilmente concessa dal signor ispettore locale del Traffico, ebbe luogo una numerosa riunione di agenti ferroviari ex-militari residenti in Torino, alla quale fecero pure adesione con lettere e telegrammi gli agenti interessati degli importanti centri di Milano e Genova.

Il presidente sig. Giordana Matteo, membro del Comitato, espose succintamente all' assemblea quanto il Comitato fece in questi ultimi anni a prò dei colleghi ex militari, affinchè con apposita legge il Parlamento dichiarasse che gli anni di servizio militare fossero cumulati con quelli ferroviari nella liquidazione delle pensioni. A tale scopo il Comitato inviò una prima petizione agli onorevoli deputati nel novembre 1880, una seconda nel marzo 1884, appoggiata questa dalle Direzioni dei giornali politici, e da autorevoli personaggi, quali gli onorevoli Di Samboy, Baccarini, Jacini, Pasquali, Lugli, Demaria, Compans, Roux ecc. ecc.; ed infine un'ultima nel gennaio u. s., in seguito alla quale, come nel Resoconto Ufficiale della Camera del 30 stesso mese, venne approvato quasi ad unanimità di voti il seguente ordine del giorno proposto dall'on. Dini, appoggiato dagli on. Zanolini, Lugli ed altri, ed accettato tanto dalla Commissione quanto dal Governo:

« La Camera invita il Governo a procurare che negli « statuti e regolamenti delle Casse-Pensioni per le nuove « reti ferroviarie sia stabilito che gli impiegati che hanno « servito nel R. esercito, nell'armata o in altro servizio « dello Stato, possano, per il conseguimento del diritto a « pensione, cumulare gli anni di servizio militare o di « altro governativo, a quelli di servizio ferroviario, purchè « versino annualmente nella Cassa-Pensioni un' adeguata « maggior quota del loro stipendio. »

Il Presidente diede lettura del Rendiconto Ufficiale della discussione seguìta alla Camera, nella seduta del 30 gennaio ultimo, e di parecchie lusinghiere lettere pervenute al Comitato da membri del Parlamento, fra le quali una di nobilissimi sensi dell'on. Ulisse Dini.

L'assemblea, convinta poi della necessità di continuare con vigoroso impulso l'opera felicemente iniziata, con voto unanime ne affidò mandato all'attuale Comitato.

Il Presidente, nell'accettare l'incarico, dichiarò che il Comitato, confortato così dall'appoggio e dalla fiducia dei colleghi, nulla lascierà d'intentato affinchè la bene avviata opera riparatrice approdi a quei risultati che sono nel cuore e nel desiderio di tutti.

Il porto di Tunisi. — Il Governo francese ha deciso di costruire a Tunisi un nuovo porto capace dei più grandi vascelli da commercio e da guerra. A quest' uopo verranno devoluti non meno di 12 milioni di franchi, ed i lavori, che comincieranno quanto prima, verranno assunti dalla Società della ferrovia Bona-Guelma, la quale contribuirà pure alla spesa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviari si ebbe nella scorsa settimana mercato attivo sulle azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero negoziate a 683.50 a principio ed a 691 in chiusura.

Le obbligazioni relative ben tenute anch'esse a 315; i Buoni a 552.

Poco o nulla negli altri valori congeneri.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale in Modena. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel giorno 29 marzo p. v., ora 1 pomeridiana, in Modena, negli uffici dell' impresa costruttrice della ferrovia, corso Vittorio Emanuele, n. 20.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Carinola (1° marzo p. v.) — Appalto dei lavori di sistemazione di varie strade interne di questo comune, pel prezzo complessivo di lire 128,895.33, oltre lire 16,204.67 a disposizione dell'Amministrazione pei lavori imprevisti ed altro. Cauzione provvisoria lire 7,000; definitiva lire 12,000 in numerario od in titoli del D. P.; fat. al 17 marzo.

Regia Prefettura di Roma (fat. 2 marzo). — Lavori di am-

pliamento e completamento dei locali alla Scuola degli allievi-guardie di pubblica sicurezza in Roma nell' ex-convento di Santa Maria della Scala. Importo ridotto lire 37,376.70.

Amministrazione provinciale di Roma (4 marzo). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Verentana, dalla nazionale Cassia presso Montefiascone alla Tarquinia presso Valentano, per sei anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890, sul canone annuo di lire 6,656.97. Garanzia provvisoria lire 600: cauzione definitiva il decimo del canone annuo.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo in Spezia (7 marzo - esp. def.) — Provvista di minio in polvere (deutossido di piombo). Importo ridotto a lire 38,547.24. Dep. L. 4,250 in numerario o cartelle del D. P. al portatore.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (7 marzo). — Oggetti di chincaglieria, per la complessiva somma di lire 42,764.29 Dep. lire 4,300. I fat. scadono il 28 marzo.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo in Spezia (9 marzo). — Provvista di corregge di cuoio per trasmissione di movimento. Importo lire 33,990.75. Dep. L. 3,500 in numerario o cartelle del D. P. al portatore; fat. al 2 aprile.

Direzione del Genio militare di Spezia (10 marzo). — Appalto dei lavori stradali nella costa orientale del golfo di Spezia, per lire 40,000. Deposito cauzionale lire 4,000 in contanti od in rendita del D. P. dello Stato; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Arezzo (11 marzo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva inalveazione dell'allacciante di sinistra in Val di Chiana, fra la Botte dell'Esse Secco ed il Porto a Cesa, ed alla sistemazione e protrazione della Fossa del Cerchio della Botte Novellucci fino allo sbocco esistente in Chiana (Arezzo), per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 1,028,756. Cauzione provvisoria lire 40,000, e il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P.; fat. a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (13 marzo - esp. def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1894) della strada nazionale, n. 60, dalla Stazione di Rende San Fili alla marina di Paola, della lunghezza di metri 34,178, escluse le traverse di San Fili e di Paola. Prezzo annuale ridotto lire 8,821,80. Cauzione provvisoria lire 1,500, e una mezza annata del canone d' appalto depurato del ribasso d'asta quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli. — Fu sospeso fino a nuovi ordini il pubblico incanto per la provvista di rame in fogli, in lastre, in pani, in verghe, in filo ed in chiodetti, per la somma presunta complessiva di lire 100,395, indetto per il 23 febbraio ed accennato dal n. 5 del *Monitore*.

Id. (fat. 14 marzo). — Piombo in lastre, in pani ed in tubi, per la somma ridotta a lire 28.923.90. Dep. lire 4,000.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un gran ponte sul Rio Metan nella Repubblica Argentina.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana. — *Dal 1° al 7 gennaio* 1885

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	451,353.61	262.11
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	435,552.55	252.93
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 15,801.06	+ 9.18
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	451,353.61	262.11
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	435,552.55	252.93
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 15,801.06	+ 9.18
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	228,810.80	153.46
Settimana corrisp. nel 1884.	1,377.—	194,186.00	141 02
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+114.—	+ 34,624.80	+ 12.44
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	228,810.80	153.46
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,377.00	194,186.00	141.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+ 114	+ 34,624.80	— 12.44

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1884

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	7,553.45	320.83	7,874.28
Torino-Lanzo . » 32	24,196.41	8,551.13	32,747.54
Settimo-Rivarolo » 23	8,572.10	9,134.12	17,706.22
Santhià-Biella . » 30	21,529.93	23,054.65	44,584.58
Fossano-Mondovì » 24	2,483.50	»	2,483.50
Sassi-Superga . . » 3	994.35	»	994.35
	65,329.74	41,060.73	106,390.47

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,700	769,275.06	23,659.80
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	682,917.83	21,145.49
Differenza (in più . . .	16	86,357.23	2,514.31
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 18 novembre 1884	1,687.277	30,582,510.23	20,538.33
Periodo corr. 1883	1,684 —	30,607,261.06	20,602.47
Aumento	3,277	—	—
Diminuzione	—	24,750.83	64.14

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 febbraio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 41
Viaggiatori	14,765.15	1.399.50	2,059.30	486.70	2,350.93
Bagagli	304.10	27,95	12.50	2.15	35.85
Merci G. V. . . .	1,420.97	161.65	167.30	12.70	167.50
Merci P. V. . . .	9,280.50	1,030.75	1,801.45	1,167.00	1,297.55
Totali . . .	25,770.72	2,619.85	4,040.55	1,668.55	3,851.85

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide	Chilog.	97,400	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	2,856,100	»
GHISA vecchia da rifondere . . .	»	629,800	»
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio	»	5,000	»
BRONZO e zinco da rifondere. -- Quantità diverse.			

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Marzo 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Febbraio 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETA' ITALIANA PER IL GAZ

SOCIETÀ ANONIMA — Capitale versato L. 3,500,000

TORINO — PAVIA — BERGAMO

Sede sociale: Torino, Piazza S. Carlo, 5

Prima pubblicazione.

Gli Azionisti sono convocati in Assemblea Generale ordinaria pel giorno *14 marzo 1885*, alle ore una pomeridiane, negli uffici della Società, in Torino, piazza S. Carlo, num. 5, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2° Relazione dei Sindaci;
3° Presentazione ed approvazione del Bilancio dell'esercizio 1884 e determinazione del dividendo;
4° Nomina di quattro Membri del Consiglio scadenti d'ufficio a tenore dell'articolo 13 degli Statuti;
5° Nomina di 3 Sindaci e due Supplenti a termine dell'articolo 154 del Codice di Commercio;
6° Comunicazioni del Consiglio.

Il deposito delle Azioni non nominative, di cui all'articolo 7 degli Statuti sociali, deve essere effettuato non più tardi delle ore 4 pom. del *13 marzo* 1885 presso la Società Generale del Credito Mobiliare Italiano, via Ospedale, 24.

Torino, 17 febbraio 1885.

IL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie et

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 4 Marzo 1885. Num. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Nel passato numero il *Monitore* osservava, parlando della discussione ferroviaria sulle tariffe, che: essendo ormai stato ammesso il principio di poter rimaneggiare le tariffe interne, ed essendo pure stato fissato il limite della spesa per provvedere ai ribassi ritenuti necessari, la Camera avrebbe potuto lasciare fidente al Governo la cura di esaminare e studiare quali fossero le modificazioni o riduzioni più urgenti ed indispensabili a vantaggio della produzione nazionale, e semplificare in tal modo la discussione, che nel volgere al termine avrebbe potuto diventare complessa, senza che fosse possibile di trovare una soluzione immediata e concreta.

Or bene, se è pur vero che la Camera nella discussione delle tariffe non seguì precisamente tale sistema, chè non mancarono di essere molte e svariate le proposte di modificazioni e di aggiunte presentate dai deputati; è un fatto però incontestabile che Essa non si scostò del tutto da quella via che noi avressimo voluto veder seguita.

La discussione infatti delle tariffe e delle condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, dopochè venne approvato l'articolo 44 del capitolato colla Mediterranea, procedè molto più spedita di quello che non fosse prima lecito sperare.

Il partito d'opposizione, dicevasi, avrebbe sollevato molte difficoltà, e propizio gli sarebbe a ciò tornato il campo sulla questione delle tariffe, questione che tutti riconoscevano molto complessa e difficile. Molti poi di quelli stessi che avevano sino allora votato pel Ministero, lo avrebbero abbandonato ove non vedessero accettate molte domande di emendamenti e di aggiunte che intendevano proporre.

Invece nulla di tutto ciò è accaduto, e forse mai la discussione ferroviaria fu così calma e sbrigativa. E per verità nelle quattro sedute pomeridiane del 21, 23, 24 e 25 febbraio si condusse a termine la discussione di quanto rimaneva ancora della convenzione e relativi allegati colla Mediterranea.

Ne diamo qui un brevissimo sunto:

Nella seduta pomeridiana del 21 u. s. si continuò l'esame delle *Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate* (Capo V — Del trasporto a piccola velocità; Capo VI — Del trasporto dei veicoli; Capo VII — Del trasporto dei feretri e delle ceneri mortuarie; Capo VIII — Del trasporto del bestiame e degli altri animali; Capo IX — Delle condizioni comuni ai trasporti di merci, veicoli, feretri e bestiami; Capo X — Dei servigi speciali; Capo XI — Delle interruzioni temporanee dei trasporti; Capo XII — Della responsabilità dell'Amministrazione nei trasporti di bagagli, merci, veicoli e bestiami).

Si passò quindi alla *nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.*

A questo proposito fu lunga la sfilata degli emendamenti proposti dai deputati, come pure di quelli presentati nella tornata successiva del 23 febbraio: noi ci limitiamo a riferire i principali.

L' on. *Brunetti* presentò quest' ordine del giorno:

« La Camera, mantenendo ferme le introdotte riduzioni, dichiara che si debbono togliere tutti gli aumenti che le nuove tariffe presentano rispetto a quelle vigenti, pel trasporto dei cereali, della farina, dei legumi secchi, del vino, dell' olio di oliva, del cotone greggio, delle frutta secche, dei semi oleosi, dei legnami da costruzioni, dell' amido, dell' amidone e del sapone ».

L' on. *Rosano* fece questa proposta:

« La Camera invita il Governo a: 1. Conservare le diminuzioni proposte e ridurre gli aumenti progettati sui prodotti agricoli, sulle pietre, sulle paste da vermicellaio, sulla carta e sugli stracci in modo che all' attuazione dei

presenti contratti non si aumentino i prezzi di trasporto derivanti dalle tariffe vigenti; 2. Ripristinare nella prima e seconda zona la piccola velocità pel bestiame ».

L' on. *Lazzaro* propose il rinvio delle tabelle nei termini seguenti:

« La Camera rinvia alla Commissione le tabelle contenenti la nomenclatura delle merci e le basi della tariffa, perchè quelle siano modificate in conformità delle più miti, attualmente in vigore, e passa all' ordine del giorno ».

Quest' ordine del giorno recava le firme di De Seta, Della Rocca Vetere, Riolo, Rogadeo, Rinaldi A., Del Giudice, Billi, Sprovieri, Francica e Finocchiaro.

L' on. *Sanguinetti* svolse quest' ordine del giorno:

« Il sottoscritto propone che le merci che sono nelle tariffe vigenti assegnate alla 5ª classe siano passate alle 6.ª ».

L' on. *Visocchi* propose che nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità dopo le parole *casse chiuse*, si aggiungessero queste: *o cesti*.

L' on. *Prinetti* propose che la voce « Bozzoli sfarfallati, bozzoli doppi, ecc » sia tutta compresa nella classe terza, anzi che nella seconda senza innovare nulla di ciò che ora si fa.

Invitò poi con uno speciale ordine del giorno, il Governo a formulare un' apposita tariffa speciale per la *fecola*.

L' on. *Corvetto*, relatore, augurando che il Ministero accogliesse i desideri espressi dagli on. Brunetti e Rosano, disse che la Commissione non poteva accettare le proposte degli on. Lazzaro, Visocchi, Prinetti e Sanguinetti.

Accettando peraltro in parte una delle proposte di questo ultimo, chiese che fossero segnati colla *v* semplice i bozzoli sfarfallati in balle, i lavati e spogli da seta, i gallettami e la lana lavata e sudicia.

L'on. *Grimaldi* (ministro d' agricoltura, industria e commercio) rispose che non intendeva di entrare ad esaminare partitamente la condizione fatta alle singole merci, giacchè, per giudicare della bontà delle nuove tariffe, bisogna considerarle nell' insieme.

In ordine ai varii emendamenti si unì alle dichiarazioni del relatore; accettando pertanto di studiare se convenga, ciò che al presente non gli pareva utile, di diminuire la tariffa per la *fecola* di patate.

Assicurò poscia che il Governo terrà giusto conto degli ordini del giorno coi quali si raccomanda una maggiore attenuazione di tariffe per i prodotti agricoli e le materie prime dell' agricoltura o di altre industrie; e pregò i proponenti di ritirare i loro ordini del giorno per evitare che la loro reiezione potesse venir considerata come un divieto al Governo di usare della facoltà concessagli dalla legge.

Accettò infine quella parte della proposta dell'on. Grossi, per la quale gli stracci passino nella classe precedente a quella in cui ora sono inscritti.

Rispondendo poi all' on. Luzzatti, escluse che il Governo possa introdurre modificazioni nelle tariffe senza consultare il Consiglio per queste stabilito.

In seguito alle dichiarazioni del ministro Grimaldi vennero ritirati: la proposta di Rosano, l' emendamento Visocchi, e la proposta Prinetti, e venne posto ai voti ed approvato un ordine del giorno dell'on. Lacava, con cui si prende atto delle dichiarazioni del Governo.

Venne invece respinta la proposta Sanguinetti.

Nella seduta del 24 febbraio si discusse la tariffa speciale, relativa al trasporto dei combustibili a piccola velocità. Ed anche a questo riguardo molti furono gli emendamenti proposti per diminuzioni di prezzo e per rafazzonamento delle diverse categorie; specialmente per quanto riflette la lignite ed i carboni.

L'on. Grimaldi, rispondendo a queste varie proposte, osservò che la lignite viene favorita dalla tariffa locale n. 215, e che in ogni modo accettava la raccomandazione dell'onorevole Baccarini in quanto a coordinare quella tariffa colla tariffa speciale. Promise altresì di designare nella tariffa altre stazioni, dove la lignite italiana sia ammessa a godere i benefici in proposito consentiti.

In quanto ai carboni, disse che la tariffa proposta è già più mite di quella oggi in vigore, e in nome del Governo s'impegnò acchè il trasporto del carbone abbia a subire ulteriori ribassi, senza però, pel momento, in nessuna guisa impegnarsi circa al modo col quale il ribasso sarà accordato.

Fece notare che le tariffe locali sono contrattuali perchè convenute fra il Governo e le Società, ma non possono essere oggetto di discussioni del Parlamento.

Disse ancora che la lignite dovrà essere sempre meglio trattata del carbone.

Udite le dichiarazioni e le spiegazioni del Ministro, vennero approvati gli articoli nel testo proposto dal Ministero e dalla Commissione.

Poscia con breve discussione, alla quale presero parte il ministro della guerra e del commercio, gli on. Serafini, Ungaro, Corvetto (relatore), Brunetti, Brunialti, Mariotti ed altri, si approvarono i numeri delle tariffe fino al n. 4 delle Convenzioni speciali.

Nella tornata del 25 febbraio si discussero le tariffe pei trasporti dei viaggiatori.

L' on. Mariotti Giovanni, non credendo giusto mantenere la sperequazione che si è creata fra gl'impiegati dell'Amministrazione centrale, che hanno sempre la riduzione del 50 0[0 allorchè viaggiano in ferrovia, e gl' impiegati dell' Amministrazione provinciale che hanno una riduzione proporzionata alle distanze, propose che tutti questi impiegati fossero pareggiati, perchè nessuna ragione giustifica una diversità di trattamento.

Rispetto poi al n. 7 delle concessioni speciali propose la seguente aggiunta:

« Quando le Università del Regno abbiano alcune delle loro scuole in località diversa da quella in cui ha sede l'Università, i professori e gli studenti avranno la riduzione del 75 per cento pel tratto di ferrovia dalla sede dell'Università a quella della scuola ».

L'on. Genala, (ministro dei lavori pubblici) fece notare che fino a poco più d'un anno addietro nessuna riduzione era accordata agl' impiegati appartenenti all' Amministrazione provinciale, e la riduzione fu accordata nella misura dei ribassi conceduti coi biglietti di andata e ritorno e circolari. Ora egli non ha creduto di cambiare il presente stato di cose; anche perchè non si è potuto ancora render conto delle conseguenze che la parificazione proposta dall'on. Mariotti produrrebbe.

Le proposte dell' on. Mariotti furono respinte.

Venne in seguito approvata la seguente aggiunta alla concessione n. 11, proposta dagli on. Zanolini ed Inviti; per cui godranno di tale concessione le rappresentanze elette rispettivamente dalle singole Società dei reduci e dei superstiti delle patrie battaglie che si recano in pellegrinaggio a Caprera nell'anniversario della morte del generale Garibaldi.

Si respinse poscia l' emendamento proposto da Sanguinetti alla concessione n. 15, perchè la riduzione per trasporto di comitive di 10 operai e di braccianti sia del 75 per cento invece del 50 per cento come propose la Commissione: e così rimasero integralmente approvati il contratto, il capitolato e gli allegati della rete Mediterranea; e la Camera, dopo breve discussione circa il modo di procedere alla votazione, approvò il primo comma del primo articolo del disegno di legge, col quale si approva la convenzione, per la rete Mediterranea, fra lo Stato ed il principe M. A. Borghese, il conte Giulio Belinzaghi, la Banca Generale, la Banca di Torino, il Banco di Sconto e di Sete di Torino, la Banca Napoletana, e la Banca Subalpina e di Milano.

Nella stessa seduta la Camera iniziò la discussione del contratto colla Società per la *rete Adriatica.*

Occorre quì appena l' avvertire che la discussione dei contratti, capitolati ed allegati per l' Adriatica e per la Sicula si farà molto in minor tempo che non quello impiegato per la Società Mediterranea; perchè è stato convenuto che le disposizioni identiche, una volta votate, si intendono approvate per tutte tre le reti.

Incominciandosi l' esame del contratto colla Società per la rete Adriatica, hanno fatto proposte preliminari Baccarini, Mariotti, Fortunato e Deriseis; e tutte accettate dal Ministro, vennero approvate dalla Camera, meno una di Baccarini, relativa alle reti provinciali venete, che il Ministro non accettò.

Nella tornata del 26 febbraio si approvarono gli articoli del contratto fino al 9.

Fuvvi discussione sugli articoli 5, 6, 7 e 9.

L' art. 5 è stato approvato in questa forma:

« La Società cede allo Stato, senz' altro corrispettivo oltre quello dell' art. 7, il materiale rotabile e di esercizio, compresi la mobilia delle stazioni e gli approvvigionamenti i quali abbiano un valore corrispondente al quinto del prodotto lordo ottenuto nel 1884. Il materiale di approvvigionamento riunirassi a quelli di proprietà dello Stato per costituire la dotazione delle reti Adriatica e Mediterranea, da ripartirsi ».

L' art. 7 è così concepito:

« Durante il presente contratto d' esercizio la Società italiana per le strade ferrate Meridionali continuerà a ricevere la sovvenzione stabilita dalle vigenti convenzioni, in corrispettivo delle strade da essa costruite e del materiale di cui agli articoli 4 e 5, cioè lire ventimila e cinquecento (20,500) al chilometro, per chilometri milleseicento uno e metri seicentotrentuno (1601,631); lire diciottomila e cinquecento (18,500) al chilometro, per chilometri ottantasette e metri trecentoottantotto (87,388); lire undicimila (11,000) al chilometro, per chilometri centotrentatrè (133); lire settantaquattromila (74,000) di sovvenzione fissa per la linea Foggia-Candela, e così in complesso lire trentacinquemilioni novecentottantasettemila centodiciasette e cent. sessanta (35,987,117.60) all' anno. È riservata la misurazione definitiva delle linee Benevento-Campobasso Termoli ed Aquila-Rieti-Terni, dopo l' ultimazione delle stazioni di Terni, Termoli e Benevento a termini della Convenzione 28 aprile 1881, approvata colla legge 23 luglio dello stesso anno, e rimangono impregiudicati i diritti delle parti per la controversia relativa alle maggiori spese fatte per il ponte sul Po a Mezzanacorti.

« Dalla suddetta somma complessiva di L. 35,987,117.60, o da quell' altra che risultasse dalla misurazione definitiva di cui nel comma precedente, dovrà essere detratta la somma di lire tre milioni cinquecentoquarantasettemila settecentocinquantotto e centesimi sessantaquattro (3,547,758.64) che costituisce il canone dovuto allo Stato dalla Società per la linea Bologna-Ancona e la diramazione da Castel Bolognese a Ravenna.

« Inoltre, fino a tanto che lo Stato non si varrà della facoltà di riscatto, dovrà essere dedotta una somma annua di lire duecento (200) per ciascun chilometro di strada di proprietà della Società, per l' esonero dalle spese per quei danni cagionati alle strade da forza maggiore, ai quali provvede il relativo fondo di riserva.

« La somma che risulterà, fatta la suddetta detrazione, sarà pagata in due uguali rate semestrali al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno.

« La Società sarà inoltre rimborsata delle spese incontrate nella costruzione e nelle provviste di materiale mobile ed accessori di primo impianto della ferrovia da Castellammare a Cancello, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Torre Annunziata e di Castellammare, a sensi dell' art. 4 della convenzione 15 settembre 1883, approvata con regio decreto 1° ottobre 1883, n. 1658 (serie 3ª) ».

Baccarini, propose questa sostituzione:

« Il canone da pagarsi dallo Stato per affitto di tutte le linee sociali è stabilito in 30 milioni, esonerando la Società dal canone speciale di L. 35,557,758 ».

Indi *Spaventa*, a cui si associò Baccarini, propose che alla detrazione di questa somma si aggiungesse altra deduzione di L. 500,000.

Ma nè la Commissione, nè il Ministro, hanno accettati i proposti emendamenti; e la Camera li respinse.

Così pure non fu accettata la riduzione al 73 0[0 proposta dal Baccarini all' art. 8, il quale è così concepito:

« Rimane fermo allo Stato il diritto di riscattare le ferrovie di proprietà della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali a termini delle Convenzioni vigenti. A queste nulla è derogato, tranne che, sino al cessare del presente contratto, agli anni indicati nell' art. 18 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 agosto 1862, approvata con decreto reale 28 agosto dello stesso anno, sarà sostituito l' anno 1884; e per determinare l' introito netto tutte le spese da dedursi siano fin d' ora stabilite nella misura del sessantotto (68) per cento dei prodotti lordi dell' esercizio delle linee di proprietà della Società da essa esercitate nell' anno medesimo.

« Cessato il presente contratto, rimarrà fermo allo Stato il diritto di riscatto di cui sopra, il quale però, per l'applicazione dell' art. 18 sopra citato, non potrà esercitarsi dallo Stato se non dopo sette anni dalla cessazione del presente contratto ».

Nella seduta del 27 febbraio, dopo brevissime osservazioni degli on. Zucconi, Lazzaro ed altri, si approvarono tutti gli articoli del contratto e del capitolato per la rete Adriatica, coi relativi allegati.

In quella del 28 u. s. fu iniziata la discussione della Convenzione per l'esercizio della rete Sicula.

Sull'articolo terzo fu suscitata e lungamente discussa la questione della sede sociale della rete Sicula, che era nel contratto fissata in Roma.

L'on. *Finocchiaro*, in nome degli on. *Picardi*, *Crispi*,

Camporeale, *Di Rudinì* ed altri molti deputati della Sicilia, svolse un emendamento per dichiarare Palermo sede della Società Sicula.

Il Governo e la Commissione respinsero questa proposta, accettando invece, un emendamento dell'on. Fili ed altri, col quale dichiarasi di lasciare allo statuto sociale la determinazione della sede.

Sull'emendamento dell'on. *Finocchiaro* fu chiesta la votazione per appello nominale. Risultò respinto, e fu approvata invece per alzata e seduta la proposta dell'onorevole *Fili Astolfone*.

LA FERROVIA LUCCA-MODENA

e i Livornesi

Ci pare ormai superfluo il rilevare i pregi e l'utilità di questa ferrovia; molto più che se ne mostrano al fine persuasi anche i Livornesi, che sono i più interessati al conseguimento di questa celere comunicazione con la Lombardia e con l'Europa centrale.

Ora ci è noto che si stanno facendo premure affinchè nella occasione propizia dei provvedimenti in discussione alla Camera dei deputati si approvi pure la costruzione immediata della ferrovia Lucca-Modena, da tanti anni vagheggiata e sostenuta da un Comitato promotore Lucchese; ma che i Livornesi pretendono di riservare la scelta del tracciato, ed anzi giungono ad affermare che ove preponderasse la scelta in favore della linea Lucca-Piazza al Serchio-Modena, questa riuscirebbe dannosa agl'interessi commerciali di Livorno.

È un dirizzone qualunque cotesto, non giustificato dalle condizioni tecniche della linea avversata, nè dalla utilità che potrebbe ricavarne Genova, la quale ha già una linea per Savona, una 2.a per Novi, una 3.a per Spezia-Pontremoli-Parma, una 4.a la succursale dei Giovi. Del resto il progetto definitivo Lucca-Piazza al Serchio e quello di massima fino a Modena sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; crediamo quindi che mercè l'appoggio dei valentissimi difensori che hanno queste linee fra i militari possa dirsi omai assicurata la loro esecuzione. Se poi i Livornesi vogliono l'altra per Valdilima facciano da loro, imitando l'esempio del loro concittadino Pietro Senn, che affrettò la esecuzione della strada ferrata Leopolda Livorno-Firenze, una delle prime in Italia, accingendosi all'opera nell'anno 1838 solo, coll'appoggio unicamente del cav. Emanuele Fenzi e invocando non garanzie di frutto, ma l'assenso governativo (1).

Adesso invece hanno costituito i Livornesi un Comitato per mezzo della Camera di commercio, ed è composto dei signori:

Azzati cav. ing. dott. Enrico, Bacci cav. Gaetano, Bougleux cav. Alberto, Castelli cav. Federigo, Chiellini cav. Enrico, Conti cav. Ugo, Dalgas cav. Federigo, Donegani Gio. Batta, De Larderel conte comm. Florestano, Fabbricotti comm. Bernardo, Fernandez comm. avvocato Olinto, Gera cav. avv. Ottorino, Malenchini Giuseppe di Carlo, Mimbelli cav. Luca, Novi Lena comm. avv. Adriano, deputato al Parlamento, Orlando cav. Giuseppe, Patron cav. Giovanni, Remaggi cav. Luigi, Rignano cav. Giacomo, Rosselli Raffaello, Salvestri cav. avv. Giulio, Schwartze cav. Rodolfo, Senzi cav. Enrico, Tesei cavaliere Silvestro, Toscano David, Traxler Augusto, Uzielli Angiolo, Vaccari ing. Ugo.

Chi dubitasse della possibilità in questi facoltosi cittadini, banchieri e negozianti di Livorno d'assumere a conto proprio la concessione ed esecuzione di quella, non molto difficile, impresa, tanto più che basta limitarla fra i Bagni di Lucca e Pracchia, mostrerebbe di non conoscerli o di volerli offendere: come del pari chi la reputasse poco fruttifera darebbe a divedere di non avere alcuna pratica dei luoghi, importanti e popolati, che ne sarebbero percorsi; i quali sono caparra certa di una considerevole attività per il trasporto di passeggieri e di merci a servigio dei luoghi intermedii, oltre quello che vi affluirebbe fra Livorno ed il Veneto, non meno che i passi alpini del Brenner, del Sömmeringh e della Pontebba.

Ma diranno: bisogna farne gli studii? Nossignori, il progetto è al Ministero dei lavori pubblici, presentato già nell'anno 1877 dai promotori, ai quali si associarono, per avvalorarne le istanze, gli on. deputati di Livorno, di Lucca, di Garfagnana, di Modena, di Mirandola, di Carpi ed altri. Ciascuno interessato potrà, noi crediamo, ottenere di esaminarlo, ed i promotori ne saranno certamente lieti; e lietissimi diverranno ove sappiano, che i Livornesi, fatta migliore considerazione e studiato l'importante negozio nel suo vero e pratico aspetto, recedettero dal suscitare divisioni, e si associarono al partito consigliato loro da chi ha davvero a cuore, non sulla penna soltanto, la prosperità di Livorno: il partito, cioè a dire, di sostenere tutti d'accordo l'immediata esecuzione della ferrovia Lucca-Piazza al Serchio-Modena, gli studi della quale già dal Consiglio superiore dei lavori pubblici furono in ogni parte approvati.

A tale scopo indirizzarono petizioni motivate anche la Deputazione provinciale e la rappresentanza comunale di Lucca.

(1) Vedasi il *Manuale dell'azionista della strada ferrata Leopolda da Firenze a Livorno*. — Livorno, tip. Sardi, 1841.

SISTEMA SICCARDI

per l'allacciamento dei vagoni

Ricordammo a suo tempo che il 24 febbraio dovevano aver luogo gli esperimenti di questo nuovo sistema di allacciamento dei veicoli ferroviari. Riproduciamo ora dal *Popolo Romano* del 25 u. s., la seguente relazione circa l'esito di tali esperimenti, non senza associarci ai complimenti che al sig. conte Siccardi vengono in questi giorni diretti da tutta la stampa italiana.

« Con un treno speciale partito ieri all' 1.40 dalla Stazione centrale per la linea Roma-Frascati si fece l'esperimento della nuova applicazione delle catene di sicurezza ai veicoli ferroviari ideata dal conte Emilio Siccardi di

Saluzzo. Il treno era composto del carro bagagli, di un carro di servizio, e di due carrozze di prima classe ove presero posto molte persone invitate ad assistere all'esperimento; di queste una parte preferì fare il viaggio nel carro bagagli ove era stato applicato il nuovo sistema del conte Siccardi per vederlo funzionare durante il tragitto; e fu scelta appositamente la linea Roma-Frascati, la quale per le sue condizioni speciali di curve, rampe e per le determinate condizioni di livelletta pella trazione, avrebbe permesso provare l'apparecchio sotto tiro di qualunque caso.

« La prova ieri fatta è riuscita completamente ed ha dimostrato l'indiscutibilità del principio meccanico su cui posa e del quale daremo un'idea ai lettori.

« È noto che ogni veicolo ferroviario, oltre l'attacco centrale, ha un attacco sussidiario formato da due catene di sicurezza, e questo per il caso che spezzandosi l'attacco centrale, non venga spezzato il treno. Le catene di sicurezza attualmente sono fissate alle traverse di testa dei veicoli mediante un occhiello. La lunghezza delle catene deve necessariamente essere più lunga dell'attacco centrale, perchè aumentando colla trazione la distanza fra i veicoli ed essendo le catene fisse alle rispettive traverse di essi, ne verrebbe, ove fossero più corte, che alle catene e non più all'attacco centrale sarebbe affidata la trazione.

« Ora è provato dai fatti che essendo le catene di sicurezza fissate alle testiere dei veicoli, in caso di rottura dell'attacco centrale, lo strappo si riporta necessariamente sulle testiere stesse con grave danno del telaio dei veicoli e non con minore probabilità di rottura delle stesse catene. La lunghezza che debbono avere le catene nella posizione normale di attacco, non può a meno di rendere quasi inevitabile la rottura di esse o il perforamento delle testiere nei punti in cui sono fissati gli occhielli, essendo la violenza dello strappo in ragion diretta della lunghezza delle catene nella posizione normale ed in istato di riposo.

« Prescindendo da tutte le altre osservazioni d'indole tecnica che dimostrano l'insufficienza dell'attuale sistema delle catene di sicurezza, diremo che la sua nuova applicazione consiste in un bilanciere articolato su due perni fissi ad un robusto anello innestato sul punto più solido dell'asta di trazione. Due aste munite di occhiello alle due estremità sono mobili ed investite alle due estremità del bilanciere, e traversando liberamente la testiera del veicolo a determinata distanza l'una dall'altra, vengono ad unirsi alle catene formando così un vero parallelogramma articolato.

« Con questa disposizione delle catene di sicurezza abbiamo potuto osservare, che mercè la mobilità del bilanciere, le catene sono all'istante in cui vengono in azione perfettamente uguali e si spostano, secondando tutti i movimenti sia del treno, sia parzialmente dei singoli veicoli in marcia, tanto nelle rette che nelle curve.

« Oltre ad altre utilità del nuovo sistema, noteremo che, spezzandosi l'attacco normale, non viene perciò mai abbandonata la trazione normale, cioè quella affidata all'asta di trazione.

« La marcia del treno nell'esperimento fatto ieri si effettuò col solo attacco delle catene dell'apparecchio, essendo completamente staccati i tenditori. Il movimento del treno così attaccato si effettuò, malgrado i passaggi sovra scambi, crociamenti, interzezioni, ecc., senza la menoma scossa, senza la menoma anormalità, si poteva stare in piedi sul carro senza provare la minima scossa, il che conferma l'asserto, come in caso anche di violento strappo per rottura dell'organo di attacco tenditore, la scossa che ne subirebbe il treno, sarebbe insensibile e perfettamente stabilita la sussidiarietà dell'attacco colle catene.

« Fu provato anche l'apparecchio nel caso di attacco irregolare delle catene, cioè una corta, l'altra mantenuta più lunga: il treno si mise in moto ed il bilanciere, prendendo immediatamente la posizione obliqua dovuta alla varia lunghezza delle sue catene, agì colla massima regolarità, riducendo il sistema al suo principio di uniformità di tiro per ambi i rami d'attacco dovuto al parallelogrammo che ne è l'origine. Si giunse fino alla Stazione di Frascati, donde, dopo breve sosta, si fece ritorno a Roma.

« L'esperimento ha provato dal lato tecnico e meccanico la perfetta riuscita del sistema, la semplicità del principio, la nessuna complicazione di organi e l'applicabilità a tutti i tipi di veicoli.

« Infine dovrebbe dirsi qualche cosa della spesa occorrente. Da un calcolo fatto dal conte Siccardi sul costo dell'apparecchio da lui esperimentato, questo importerebbe L. 118. Non crediamo doverci oggi intrattenere su questo, che può sembrare un'obbiezione. Anzitutto la spesa potrebbe essere ridotta nell'applicazione generale e poi avanti alla sicurezza della vita, come hanno provato i disatri di Meudon e Savona, non si deve discutere di qualche diecina di lire di spesa maggiore ».

PRODOTTI FERROVIARI NEL 1884.

Dal prospetto trasmessoci dalla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ricaviamo quali furono i prodotti totali delle ferrovie nel 1884 confrontati con quelli del 1883:

		1884	1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 105,668,502	L. 104,337,167
	Romane	» 34,986,606	» 35,153,291
	Calab.-Sic.	» 12,507,471	» 12,584,912
	Venete	» 1,199,756	» 1,261,644
» di Società esercìte dallo Stato		» 18,511,499	» 18,488,751
» Meridionali		» 28,595,611	» 26,049,000
» Sarde		» 1,440,293	» 1,524,557
Ferrovie diverse		» 5,082,816	» 3,763,603
	Totale	L. 207,992,554	L. 203,162,925

Si ebbe dunque nel 1884 un aumento di L. 4,829,629 in confronto del 1883. — Aumentarono: le ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,331,335; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 22,748; le Meridionali di L. 2,546,611; le Diverse di L. 1,319,213. — Diminuirono invece le Romane di lire 166,685; le Calabro-Sicule di L. 77,441; le Venete di lire 61,888; e le Sarde di L. 84,264.

La lunghezza assoluta che al 31 dicembre 1884 era di chilometri 10,138, al 31 dicembre 1883 era di chil. 9,666; e la lunghezza media di esercizio che nel 1884 fu di chil. 9,781, nel 1883 era di chilom. 9,301.

Il prodotto chilometrico fu pei due accennati anni il seguente:

		1884	1883
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 36,262	L. 37,531
	Romane	» 20,641	» 20,837
	Calabro-Sicule	» 8,789	» 9,219
	Venete	» 8,757	» 9,209
» di Società esercite dallo Stato		» 20,077	» 19,731
» Meridionali		» 16,567	» 16,030
» Sarde		» 3,504	» 3,811
Ferrovie diverse		» 9,191	» 10,171
Media complessiva		L. 21,264	L. 21,843

Si ebbe quindi nel 1884 una diminuzione di L. 579 in confronto del 1883.

Si ebbe nel prodotto chilometrico un aumento sulle ferrovie diverse esercite dallo Stato di L. 345, e sulle ferrovie Meridionali di L. 537; si constatò invece una diminuzione di L. 1.269 sulle ferrovie dell' Alta Italia, di L. 196 sulle Romane, di L. 430 sulle Calabro-Sicule, di L. 452 sulle Venete, di L. 307 sulle Sarde, e di L. 980 sulle Diverse.

Questo risultato, non invero completamente soddisfacente, devesi in molta parte attribuire alla perniciosa influenza, esercitata sui commerci e sul movimento, dalle condizioni sanitarie del regno nella scorsa estate, onde giova sperare che il fatto, puramente transitorio cesserà col cessare delle sue cause.

E ce ne fornisce indiretta dimostrazione il miglioramento, verificatosi negl'incassi degli ultimi mesi dell'anno; miglioramento che, se non ha bastato a colmare il disavanzo, prodotto dal languore estivo, ha tuttavia contribuito a renderlo notevolmente minore.

Altra causa di diminuzione è stata l'apertura delle nuove linee; chè tutti sappiamo essere generalmente le nuove ferrovie pochissimo produttive nei primi tempi di esercizio ed occorrere sempre un periodo, più o meno lungo, perchè il movimento raggiunga il suo sviluppo normale.

Sempre dalla stessa fonte ricaviamo il seguente prospetto comparativo del prodotto chilometrico avuto complessivamente su tutte le linee negli anni dal 1865 al 1884.

ANNO	Prodotto chilometrico	Differenza col prodotto dell' anno precedente
1865	L. 16,895	— 1,548
1866	» 16,928	+ 33
1867	» 15,470	— 1,458
1868	» 15,690	+ 220
1869	» 16,816	+ 1,126
1870	» 16,517	— 299
1871	» 17,175	+ 658
1872	» 18,994	+ 1,819
1873	» 20,093	+ 1,099
1874	» 20,128	+ 35
1875	» 19,575	— 553
1876	» 19,636	+ 61
1877	» 19,224	— 412
1878	» 18,786	+ 438
1879	» 19,614	+ 828
1880	» 20,844	+ 1,230
1881	» 21,188	+ 344
1882	» 21,142	— 46
1883	» 21,843	+ 701
1884	» 21,264	— 579

Si ha quindi un aumento percentuale nel ventennio — prendendo per termine di paragone i prodotti del primo e dell' ultimo anno — di 25.86 corrispondente ad un aumento annuo dell'1.29 per cento.

Questo aumento non è gran cosa, ma bisogna tener conto dell'epoca in cui si è prodotto, del rapido estendersi delle linee e dello slegamento delle stesse.

Il progresso sarà molto più rapido in avvenire e senza proporzioni col passato, quando si aiuti il movimento con nuovi servizi marittimi i quali diano tutto lo sviluppo di cui è capace la linea internazionale del Gottardo.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

S. E. il Ministro dei lavori pubblici con suo decreto del 1° corrente ha disposto che nel giorno 16 del venturo mese di aprile e nei giorni successivi abbiano luogo gli esami per la promozione al grado di segretario di 3.a classe, ai quali potranno prender parte i Vice-Segretari di 1.a classe con lo stipendio di L. 2.500.

><

S. M, ha firmato il 1° del corrente mese il decreto col quale il sig. Avv. Cav. Giulio Franco viene nominato Consigliere di Amministrazione delle Strade ferrate romane in sostituzione del defunto Comm. Sacerdoti.

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha poi disposto che a sostituire il Comm. Sacerdoti nel Comitato di Sorveglianza sia delegato il Consigliere Ing. Natale Marchettini,

><

Domani (5) verrà attivata tra le Stazioni di Cavezzo-Villafranca e Mirandola, della ferrovia Sassuolo-Modena Mirandola e Finale, la fermata di Medolla pel servizio dei viaggiatori e bagagli.

><

Sappiamo che la Commissione presieduta dal regio Commissario per le ferrovie dell' Alta Italia e composta dei capi-servizio delle ferrovie stesse, incaricata di riferire intorno ai bisogni del porto di Genova e delle linee affluenti, in vista del progetto di grande stazione a Piazza Brignole, con impianto di parco di binari per smistamento di treni, ha giudicato affatto superfluo un consimile impianto sia a Chiavari che a Sestri Ponente.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all'approvazione di S. E. il Ministro dei lavori pubblici lo schema di convenzione da essa concordato colla Società concessionaria della ferrovia economica Ponte Tresa-Luino, pel definitivo attraversamento della ferrovia Novara-Pino in prossimità della stazione di Luino.

><

Ci scrivono da Milano che il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, gli atti di collaudo finale dei meccanismi fissi provvisti dalla Ditta Cerimedo e Comp. di Milano per l'armamento delle Stazioni della nuova linea Carmagnola-Bra.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto alla definitiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici il preventivo della spesa di L. 735,000 per l'allargamento del ponte ferroviario sul Po presso Valenza, i cui lavori furono appaltati alla Impresa Vaccari Luigi col ribasso del 3.02 0[0] sulla somma peritata.

><

La stessa Amministrazione ha rassegnato all' approvazione superiore i seguenti altri preventivi:

a) di L. 33,000 occorrenti pei lavori di rifacimento di 4 binari e 4 scambi in stazione di Mortara, della linea Alessandria-Arona;

b) di L. 6,300 per la costruzione di un casotto in legno ad uso magazzeno ed ufficio e di una tettoia in legno, nel parco rialzo veicoli delle nuove officine di Torino P. N.

c) di L. 1650 per completamento della chiusura della stazione di Melzo, e pell' impianto di una garetta nel magazzeno merci (linea Milano-Treviglio).

><

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia succursale dei Giovi ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per approvazione, una proposta di modificazione al programma di esecuzione della grande galleria di Ronco, secondo la quale verrebbe soppresso completamente il pozzo n. 6.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha acquistato per farne esperimento sulle proprie linee, per la trazione dei treni economici, una locomotiva tender costrutta dalla Ditta Cerimedo, che figurava alla Esposizione Nazionale di Torino.

><

L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo del 3° tronco da Settinziano a Marcellinara della ferrovia predetta.

Con riserva di dare intorno al progetto medesimo ampie informazioni nel prossimo numero del *Monitore*, notiamo ora che il tronco di che trattasi è lungo m. 4667 e che i lavori relativi sono preventivati del complessivo importo di L. 4,100,000, delle quali per lavori compresi in appalto L. 3, 667,536 e L. 432,464, a disposizione dell'Amministrazione governativa per appalti speciali e per imprevisti.

><

Siamo informati essere in corso trattative colla Società delle strade ferrate Meridionali per eseguire il trasporto degli agrumi, esistenti attualmente nelle provincie meridionali, con treni completi a trazione ordinaria e con vagoni di proprietà della Ditta Cirio.

><

Il Consiglio di Stato con suo voto recente, ha opinato che possano essere approvati una perizia suppletiva ed un atto di sottomissione, relativi a maggiori lavori ad eseguirsi per trasformare in Stazione la fermata di Macherio lungo il tronco Seregno-Lambro, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.

Una tale trasformazione pella quale hanno fatto vive istanze i comuni di Macherio, Lavico, Albiate e Biassono, dove esistono stabilimenti industriali di non poca importanza, richiederà la spesa totale di L. 49,000.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha manifestato l'avviso che i progetti di appalto de' tronchi da Acquappesa a Capo Bonifati e da Amantea a Longobardi, della ferrovia di 1.a categoria da Reggio a Castrocucco, siano meritevoli della superiore approvazione, salve però varie modificazioni nel capitolato speciale, nella tariffa dei prezzi e nei progetti delle opere d'arte speciali.

><

Ci informano da Trapani, che quella Deputazione provinciale, in vista del voto emesso dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici sul progetto della ferrovia Trapani-Calatafimi-Castellamare, ha deliberato che siano prontamente eseguiti i nuovi studi definitivi per la linea medesima, giusta i concetti espressi dal sullodato Consesso, ed ha già provveduto alla nomina del personale all'uopo occorrente.

><

Diamo le informazioni promesse nel *Monitore* del 18 febbraio u. s. in ordine al progetto d'appalto del tronco da Piadena a Brescia della ferrovia di 3.a categoria Parma-Brescia-Iseo.

Come abbiamo detto, pel tronco di che trattasi furono sottoposti all'approvazione governativa tre progetti secondo tre distinti tracciati, cioè: 1. Piadena-Bagnolo-Brescia; 2. Piadena-Rezzato-Brescia; 3. Piadena-Brescia (diretto).

I dati di lunghezza e di costo dei singoli progetti sono i seguenti:

	1. *progetto*	2. *progetto*	3. *progetto*
Lunghezza . . . m.	49,641.21	53,870.10	49,094.63
Costo totale . . L.	5,981,400	6,358,500	5,955,000
Id. a base d'asta »	3,049,460	3,378,500	4.240,000

Qui di seguito riportiamo le principali informazioni tecniche del terzo progetto, di quello cioè che fra i due estremi considera il tracciato più diretto.

Il suo andamento planimetrico si compone di metri 44,204.05 di allineamenti, e di m. 4,839.64 di tratti in curva con raggio minimo di m. 300, limitato ad una sola curva.

Quanto all'altimetria del tronco, essa è formata da m. 14,366.78 di livellette orizzontali, da m. 1741 di livellette in discesa, e da m. 32,935.91 di livellette in ascesa. La maggiore inclinazione non oltrepassa il 7.60 per mille.

Lungo la linea sono proposte n. 9 stazioni da servire pei seguenti abitati, cioè: Canneto, Asola, Remedello sopra, Remedello sotto, Visano, Calvisano, Viadana, Ghedi, Borgosatollo.

Pell' alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposte n. 30 case cantoniere semplici e n. 19 garette; e per mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia saranno da eseguire n. 73 passaggi a livello.

Le opere d'arte principali progettate lungo il tronco sono tre, cioè: un ponte sull'Oglio in tre travate metalliche, della totale lunghezza di m. 120; un ponte sul Naviglio, della luce di m. 10; ed un altro ponte obliquo di m. 11.70 di apertura.

Le opere d'arte minori da costruire sono in numero

di 276. così ripartite: ponticelli della luce di m. 4 n. 7; id. id. di m. 3.50 n. 2; id. id. di m. 3 n. 6; id. id. di m. 2.50 n. 4; id. id. di m. 2 n. 16; acquedotti di m. 1.50 n. 35; id. di m. 1 n. 79; id. di m. 0.80 n. 83; id. di m. 0.60 n. 25; id. a 3 luci di m. 0.80 n. 1; id. a 2 luci di m. 0.80 n. 17; id. id. di m. 0.60 n. 1.

><

L' impresa costruttrice della galleria dei Ceracci, lungo la ferrovia da Lucca a Viareggio, a causa di nuovi lavori affidatile dall' Amministrazione governativa, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici una nuova proroga di due mesi per dare ultimate tutte le opere ad essa affidate.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di un passaggio a livello al kil. 87, tronco Eboli-Metaponto (ferrovia Calabro-Sicule).

Progetto d'appalto del 1 tronco-progressive 0, e 16,500 della ferrovia Cuneo Saluzzo.

Progetto d'appalto per fornitura ghiaia per massicciata e posa lungo linea Ascoli-S. Benedetto.

Progetto d'appalto per fornitura scambi e materiale fisso ferrovia Ascoli-S. Benedetto.

Altro progetto per la sistemazione del ponte sul Trebbia presso Gorreto lungo la Nazionale Genova-Piacenza (Pavia).

Progetto per costruzione 1 tronco provinciale n. 16 dall'innesto colla Nazionale degli Abruzzi presso Solmona al Cancello Tabassi (Aquila).

Progetto d'appalto del tronco Amantea-Longobardi nella ferrovia Reggio-Castrocucco.

Progetto d'appalto riformato del tronco Vernante-Limone nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Progetto costruzione ponte sul torrente San Carlo lungo strada n. 151 (Girgenti).

Progetto di rettifica e sistemazioni tratto della Nazionale Cuglieri-Oristano. Tonnara, (Cagliari).

Progetto d'ampliamento fermata di Borghetto Santo Spirito lungo linea Genova-Ventimiglia (ferrovia A. I.).

Progetto per completare l'andamento del palazzo già Corsini ad uso dell'Accademia dei Lincei (Roma).

Regolamento per l'esecuzione della legge 10 agosto 1884 sulla derivazione delle acque pubbliche.

Progetti di massima delle ferrovie economiche Mirandola-Revere id. Gorizaga e Modena-Vignola.

Classificazione fra le provinciali delle strade n. 239 e 240 (Torino).

Progetto di massima d'una ferrovia Alessandria-Ovada.

Progetto di massima riformato d'una ferrovia a scartamento ridotto da Paternò a Nicosia.

Classificazione tra le provinciali del tronco stradale di Porta Pinga e Porta Piazza in Penne (Teramo).

Progetto esecutivo d' inalveazione ultimo tronco nuovo Ozzeri fra intestatura con l' attuabile presso Montuolo e lo sbocco del fiume Serchio alle Carte (Pisa).

Progetto per ripartizione ai froldi e riordinamento corone arginali (Ravenna).

Progetto costruzione buzzonata al froldo San Paolo, destra di Oglio, e otturamento fossi a tergo (Cremona).

Progetto rimonta scogliera sponda destra di Po, di contro l'abitato di Rea (Pavia).

Derivazione d' acqua dalla Roggia di Udine ad uso della lavanderia delle carceri giudiziarie in quella città.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto d'appalto per la costruzione di muri di sostegno lungo la strada nazionale Cagliari-Terranova.

Progetto d'appalto per lavori di sassaia lungo l'argine destro d'Adige in comune di Ronco (Verona).

Progetto d'appalto per la manutenzione novennale dei canali di bonifica nella terza sezione del bacino del sale (Salerno).

Classificazione fra le provinciali di Livorno delle due strade, n. 155 e 156 della legge 23 luglio 1881.

Progetto di maggiore spesa occorrente alla costruzione del primo tronco della strada provinciale Platì-Zillastro (Reggio Calabria).

Progetto di lavori a difesa della ferrovia Taranto-Reggio, presso la Stazione di Rocca Imperiale.

Progetto d' appalto per la manutenzione triennale del primo tratto della strada nazionale degli Abruzzi.

Progetto per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Borgio (linea Genova-Ventimiglia).

Progetto d' appalto per la costruzione del terzo tronco della strada provinciale n. 19 in provincia di Caltanisetta.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia nell' ultima sua seduta ha approvati i contratti seguenti colle Ditte:

Damiani, Governato e C., di Torino, per la fornitura di 80,000 chilogr. di sego di bue - Savio Pietro, di Alessandria, per fornitura di mobili in ferro - M. Lombardi, per affitto locali ad uso ufficio, in Torino - V. Lambert, per esercizio di libreria nella Stazione di Torino P. S. - Fratelli Motta, per fornitura di 76,400 lastre di vetro bianche e colorate - Fratelli Tron, per affitto di area nella stazione di Pinerolo - Paolo Pigna, per fornitura di carta brunella per fascie - P. Polli, per concessione di un binario di raccordo a Torino P. N. - C. Corengia, per nolo di carrelli d'armamento - A. Gagliardi, per fornitura di 54,000 chilogr. di cotone in filetto - E. Rossetti, pel servizio trasporti a domicilio a Conegliano.

Colla Società Generale dei tramways Piemontesi, per attraversare col tram Moretta-Saluzzo la linea ferroviaria Savigliano-Saluzzo.

Il Consiglio stesso ha pure autorizzata la proroga dei contratti in corso colle Ditte:

Bonin e Canavesio, per affitto terreno a S. Antonino - Rota Giuseppe, pel servizio bastagi a Casale - Fratelli Raggio, per affitto terreno nella Stazione di Susa - Poggi St., pel servizio trasporti a domicilio a Savona - Fratelli Nossi, per affitto area nella Stazione di Luserna S. Giovanni.

Ha inoltre approvati i progetti pei seguenti lavori:

Rifacimento binari nella Stazione di Mortara (L. 38,000) - Riparazioni nelle gallerie della linea Genova-Spezia (lire 40,000) - Ampliamento di locali ad uso magazzino nelle officine di Torino P. S. (L. 6,300).

Si annunciano prossimi i seguenti appalti:

Lavori per migliorare le condizioni d' areamento della galleria Sella, sulla linea Bra-Savona (L. 24,500) - Impianto di un rifornitore a Lendinara (L. 19,000) - Allargamento del viadotto di Voltri e costruzione di una tettoia nella Stazione di Sampierdarena (L. 424,000) - Ampliamento della Stazione di Cassano d'Adda (L. 135,000) - Impianto di nuovi binari nella stazione marittima a Venezia (L. 63.000) - Acquisto di 86,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Como-Lecco. — Il 25 febbraio venne, presso il Ministero dei lavori pubblici, aggiudicata definitivamente ai signori Arvellazzi Ercole, Giuseppe Crespi e C. la costruzione del 1° tronco della ferrovia Lecco-Como

compreso fra le stazioni di Oggiano e Lecco, lungo metri 10,976 04. col ribasso del 2,11 0[0 sul prezzo ridotto a lire 2,156,609.52. (V. il n. 6 del *Monitore*).

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — La costruzione del tronco della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno, compreso tra la sponda sinistra del Lambro e la sponda destra dell' Adda, lungo m. 13,911.72, di cui abbiamo nel n. 6 del *Monitore* annunciato il definitivo appalto pel 25 febbraio u. s., venne alla Prefettura di Milano definitivamente aggiudicata al sig. Luigi Sogno, col ribasso del 3.75 0[0 sul prezzo ridotto di L. 610,009.64.

— La costruzione poi del viadotto sulla vallata del Lambro, fra le progressive 6.660 e 6,907.87 a partire da Seregno, della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno, di cui abbiamo pure annunciato nel n. 6 del *Monitore* il definitivo appalto pel 25 febbraio u. s., venne presso la Prefettura di Milano definitivamente aggiudicata al sig. Luigi Sogno col ribasso del 3.75 0[0 sul prezzo ridotto di L. 338,431.44.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Nel *Monitore* dell' 11 febbraio annunciavamo che gli appalti per la costruzione del terzo e del quarto tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, erano stati provvisoriamente deliberati al sig. Giovanni Marsaglia di Torino. Sappiamo ora che il sig. Luigi Medici ha fatto si per l'uno che per l'altro tronco l'offerta del ventesimo.

Stazione di Castrogiovanni. — Fino a mezzogiorno del 15 marzo 1885 si riceveranno presso l' Ufficio centrale per la manutenzione delle Ferrovie in Catania, le offerte per l' appalto dei lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Castrogiovanni. Cauzione provv. L. 5000; cauzione definitiva L. 510 di rendita.

Ferrovia Trapani-Calatafimi-Castellamare — La *Perseveranza* ha da Palermo:

Il comm. Palizzolo, presidente del Comitato per il monumento nazionale a Calatafimi, ha chiesto al Ministero che sia inclusa nelle linee di quarta categoria e sollecitamente costruita la Ferrovia Trapani-Calatafimi-Castellamare. L'on. Ministro dei lavori pubblici avrebbe risposto che è stata già presa opportunamente nota di tale domanda.

Ferrovia Santhià-Sesto Calende. — Il 1° corr. a Sesto Calende si riunirono a Comizio i rappresentanti dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia Santhià-Sesto Calende.

Il Comizio votò il seguente ordine del giorno:

« Il Comizio riunitosi a Sesto Calende il 1° marzo 1885;

« Considerando:

« Che il Piemonte, perchè non collocato nella direzione fra il Gottardo ed il porto di Genova, dovette chiedere al Regio Governo, dopo l' apertura del nuovo valico alpino, di attenuare con linea più diretta il danno del suo isolamento fatto maggiore dalla divergenza delle ferrovie attuali;

« Che occorrendo perciò la costruzione di una ferrovia diretta da Torino a Bellinzona, essa deve necessariamente lasciare in disparte Vercelli e Novara da un lato, Ivrea e Biella dall' altro, e passare per Santhià e Sesto Calende;

« Che se opposizioni poterono insorgere contro questa linea, chiesta dal Municipio e dalla Provincia di Torino prima che gli studi ne avessero accertata la minor percorrenza e definite le eccellenti condizioni tecniche, esse non potrebbero ora in alcun modo giustificarsi dopo il verdetto della Commissione mista per le ferrovie a suo favore;

« Che la sensibile diminuzione di percorrenza con conseguente risparmio di spese ferroviarie che essa reca alle comunicazioni commerciali fra cinque provincie dell' alta Italia equivale a rilevanti diminuzioni di tariffe pei commerci di vasta zona di territorio italiano estese a quelli verso Svizzera e Germania a settentrione, ed estensibili ad altri verso il mezzodì della Francia col compimento della Cuneo-Ventimiglia, e costituisce perciò uno dei più importanti interessi al quale possa il Governo soddisfare nell'Italia settentrionale;

« Che se taluna città potrebbe essere meglio favorita da altra linea, non avvene però alcuna nella regione del Verbano ed in tutto il Piemonte, la quale non ne ricavi vantaggio, perchè quelle stesse, che paiono lasciate in disparte, quali Novara e Vercelli, si vantaggierebbero indirettamente come capoluoghi delle maggiori risorse che la nuova ferrovia recherebbe ai loro territorii, e Biella ed Ivrea per altra parte sarebbero fra le prime a goderne i risparmi di transito e le agevolezze commerciali;

« Che non è a supporsi che una ferrovia, la quale corregge la sfavorevole posizione del Piemonte verso il Gottardo, e che fornisce i mezzi di miglior collegamento economico tra l'Alta Lombardia ed il Piemonte, non sia concordemente propugnata da tutta la Deputazione piemontese e da quella della Lombardia occidentale, anche per la ragione ch'essa non impedisce quelle altre ferrovie che per altri interessi intendansi costrurre in altre parti;

« Che dessa oltre ad essere promossa dalla città e provincia di Torino, vanta pure le adesioni delle principali città dell'Alto Piemonte, quali Cuneo, Fossano, Savigliano, Saluzzo, Castellamonte ed altre, e fu chiesta con speciale domanda sottoscritta da quante persone più illuminate conta Torino nel ceto industriale e commerciale;

« Che quanto all' esercizio sarà di tutta utilità per il traffico della rete Mediterranea, e pel celere transito dei commerci diretti a Genova e di quelli destinati al Piemonte che essi scendano dal Gottardo, uniti ed accoppiati fin dove la divergenza delle loro direzioni richiede una separazione;

« Che il punto del distacco, sempre assai più conveniente in stazione italiana che in scalo ferroviario estero, è evidentemente quello di Sesto Calende, dal quale i treni proseguiranno fino a Torino su linea propria, come tale dovendo calcolarsi il doppio binario da Santhià in poi;

« Confida alla lealtà, alla intelligenza e fermezza del Ministero dei lavori pubblici, che non permetterà che questa linea venga esautorata da qualsiasi altra;

« Chiede al regio Governo sia posta ad effetto la promessa, che sarebbe costrutta la prima fra tutte quelle di nuova proposta ».

Ferrovia prealpina — Un telegramma da Roma alla *Gazzetta del Popolo* annunzia che il Comitato promotore di questa ferrovia conferì coi ministri Brin e Genala, i quali dimostrarono buone disposizioni, ma non vollero prendere impegni, ed avrebbero ancora accennato alla convenienza di presentare per la prealpina un apposito progetto di legge, indipendentemente dal progetto ferroviario in discussione.

Ferrovia del Sempione. — Ecco, come fu nostra promessa, il resoconto del Comizio tenutosi il 22 febbraio in Arona per promuovere la linea ferroviaria da quella città ad Ornavasso.

Si diede dapprima comunicazione delle adesioni allo scopo del Comizio dei senatori Robecchi, Cavallini, Marini, dei deputati Billia, Bianchi, Mussi, Curioni, Franzosini e di altri egregi signori.

Eletto poscia l' on. sindaco di Arona a presidente dell' assemblea, il sig. Martini, membro del Comitato locale per la linea propugnata, narrò quanto erasi fatto in appoggio della medesima, dal che dedusse quali potessero essere le speranze per la sua attuazione.

L' ing. Parravicini, rappresentante la città di Milano, sorse dopo a nome del Comitato del Sempione, di cui è pure membro, a comunicare alcune notizie recentemente pervenute dalla Svizzera e che concernono la esecuzione del traforo. Disse essersi costituito un gruppo di banchieri svizzeri e francesi, che si offrirebbe a compiere la grande opera, a patto si ottenga un determinato sussidio in parte dalla Svizzera ed in parte dalla Francia, per il conseguimento del quale pendono trattative col Governo francese e la Società Paris-Lyon-Mediterranée. Rilevò infine l' importanza internazionale e locale della linea Arona-Ornavasso che formerebbe il principale tronco d' accesso al valico ferroviario del Sempione.

In appresso presero la parola altri egregi oratori e fu proposto il seguente ordine del giorno, il quale venne votato all' unanimità:

« Il Comizio riunito in Arona allo scopo di propugnare

« la linea Arona-Ornavasso, come parte integrante della « gran linea internazionale del Sempione, destinata ad « abbreviare la congiunzione della Francia coll' Italia at- « traverso la Svizzera, in appoggio alle pratiche già fatte « dall' esistente apposito Comitato per l' attivazione del « tronco di linea sovraccennato: ritenuto che il detto tronco « non pregiudica in nessun modo a quelle altre linee che « interessar possono questa città e circostanti zone; con « siderando che se vi ha linea che abbia ragione di essere « favorevolmente accolta dal Governo, e compresa di con- « seguenza nelle nuove costruzioni prevedute nelle Con- « venzioni ferroviarie che si stanno discutendo in Parla- « mento, si è questa, che all' interesse locale rilevantis- « simo accoppia un più grande interesse internazionale:

« fa istanza

« perchè il Parlamento abbia a comprendere la linea Arona- « Ornavasso nelle ferrovie che intende ancora concedere, « collocandola, come le compete, in prima categoria ».

Ferrovia Alba Asti. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo*:

Il comune di Govone ha avanzato istanza al Ministro dei lavori pubblici per ottenere che il tronco di ferrovia fra Alba ed Asti, sulla sinistra del Tanaro, sia considerato come continuazione della linea Cuneo-Alba, che il comune di Bene Vagienna ha chiesto al Governo venga classificata tra le ferrovie da costruirsi a senso della nuova legge ferroviaria in discussione alla Camera dei deputati.

Ad un tale scopo il comune di Vigone ha fatto compilare il progetto di massima per il precitato tronco ferroviario Alba-Asti, il cui tracciato si distaccherebbe dalla linea Alba Cavallermaggiore immediatamente dopo il ponte sul Tanaro e procederebbe lateralmente alla strada provinciale di Govone, fino alla stazione di detto nome. Di quì percorrerebbe il piede della collina fino a raggiungere lo scoscendimento che sovrasta al Tanaro e seguendo poscia fra la collina ed il fiume stesso arriverebbe al crociamento delle linee che da Asti volgono a Torino e Castagnole.

La lunghezza del tronco di ferrovia in questione è di m. 25,500 e di questi m. 20,200 sono in rettilineo e metri 5,300, in curva con raggio non mai minore di m. 1000. La pendenza massima adottata nelle livellette è del 5 per mille. Le opere più interessanti delle quali è prevista la costruzione, consistono in un ponte sul Borbore di metri 30 ed in 4 gallerie della complessiva lunghezza di m. 1575.

Il preventivo sommario dei lavori di costruzione del tronco rileva in totale a L. 2,500,000, ossia a L. 100,000 in media per chilometro di strada.

Servizio ferroviario. — Il 1° corr. ebbe luogo la temporanea soppressione dell' Officina-Veicoli di Sampierdarena, allo scopo di rimuovere le difficoltà alla sollecita attuazione del Parco-Vagoni, progettato nell' area detta *dei Forni*.

— Nello scorso febbraio vennero dall' Amministrazione Imperiale dell' Alsazia-Lorena revocate tutte le misure sanitarie restrittive del traffico già adottate verso l' Italia, ed è cessato per conseguenza l' obbligo di scortare col certificato d' origine incolume le spedizioni di *biancheria usata, abiti vecchi, stracci* e *cenci,* destinate a transitare o ad essere introdotte nelle accennate provincie.

— Col giorno 1° marzo entrò in vigore il 6° supplemento alla tariffa dell' agosto 1882 pei trasporti a grande e piccola velocità in servizio diretto Italo Svizzero, via Gottardo, nel quale sono contenute aggiunte e modificazioni alla tariffa stessa.

— La Direzione dell' esercizio delle Ferrovie dell' Alta Italia ha ordinato che, nel servizio cumulativo italo francese P. V., per quanto concerne la tassazione delle spedizioni, agli *steli di sorgo* (*saggina per scope*) sono da applicarsi, pel percorso italiano i prezzi stabiliti per la *trebbia non depurata* e pel percorso francese: per le spedizioni senza condizione di peso i prezzi fissati dalla 3ª serie della tariffa generale come *steli di sorgo* (*tiges de sorgho*): per le spedizioni a vagone completo carico di almeno 4000 chilogrammi o paganti per tal peso, i prezzi della tariffa speciale interna P. L. M. n. 20 P. V, come *paglie non nominate* (*pailles non dénommées*).

— Col 1° corr., in seguito all' esercizio di nuovi tronchi di linea sulla rete P. L. M. ed ai cambiamenti di distanza avvenuti conseguentemente per molte stazioni della stessa rete, e conforme ad avviso al pubblico, le tariffe generali e speciali interne P. L. M. a P. V. contenute nelle tariffe-prontuario, edizione 1° settembre 1881 e relative aggiunte e modificazioni, vennero abrogate e sostituite dalle nuove tariffe generali (parte francese) e speciali interne P. L. M., pubblicate in apposito volume.

Società torinese di tramways e ferrovie economiche. — Il 25 febbraio u. s. nella sala della Borsa di Torino, ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria con l' intervento di 45 azionisti, rappresentanti n. 2863 azioni sociali. Presiedeva l'adunanza il presidente del Consiglio di amministrazione comm. Paolo Massa.

L' amministratore delegato ingegnere nobile Licia lesse la relazione degli amministratori sulle risultanze dell'esercizio 1884.

In essa è detto che quantunque nella scorsa annata la Società abbia dovuto sostenere gravi spese per l' esercizio dei tramvia durante l'Esposizione Nazionale, e quantunque, in causa del cholera quelle spese non abbiano poi dato quel beneficio che era ragionevole ripromettersi, si ebbero tuttavia per l' annata 1884 dei risultati assai soddisfacenti; come d' altra parte si rileva dalle stesse cifre del bilancio, giacchè gli utili netti dello scorso esercizio ammontano a L. 103,749.

L' applicazione di tale somma di utili viene proposta nel seguente modo:

5 0[0 interesse agli azionisti; L. 60,000; al Consiglio di amministrazione L. 7,745; dividendo, L 36,000.

E così, poichè al 1° luglio già vennero pagati gli interessi del 1° semestre, rimarrebbero ancora a pagarsi sulla somma degli utili L. 13,75 per caduna delle 2400 vecchie azioni interamente liberate, e L. 6,90 per ognuna delle 4800 azioni di nuova emissione, metà liberate.

La relazione annunzia poi come abbiano avuto una buona definizione le trattative col Municipio per ottenere un equo compenso per l' abolizione della tariffa festiva di cent. 15.

Il Municipio prorogò di anni 11 tutte le concessioni fatte alla Società per le diverse linee. Le concessioni stesse pertanto scadranno solo nel 1920 e non più al 1909. Autorizzò inoltre la continuazione definitiva dell'esercizio per quelle linee o prolungamenti di linee che erano stati provvisoriamente concessi per l' Esposizione.

Anche la relazione dei sindaci è pienamente favorevole e propone l' approvazione del bilancio.

L' assemblea approvò all' unanimità il bilancio e la relazione degli amministratori sull' esercizio 1884. E dietro proposta del presidente, approvò pure di accordare una medaglia di presenza di L. 10 a favore dei sindaci e per ogni loro intervento alle sedute del Consiglio di amministrazione.

Si procedette infine alla nomina degli amministratori e dei sindaci. Riuscirono eletti:

Amministratori: Siccardi comm. Ferdinando. — Lionne ing. Alberto. — Colla avv. Luigi. — *Sindaci:* Spinelli cav. Antonio. — Sacerdote Emanuele. — Gianoletti avv. Giuseppe. — *Sindaci supplenti:* Engelfred avv. Enrico. — Conti cav. Amedeo.

Tramway Vercelli-Casale. — La *Gazzetta del Popolo* scrive che il 21 febbraio si è in Casale stipulato fra il rappresentante della *Società per le ferrovie del Ticino* ed i sindaci di Casale e Villanova l' atto di concessione della nuova linea di *tramway* da Vercelli a Motta de' Conti, e indi per Villanova a Casale.

Nella primavera si metterà mano ai lavori d' impianto, e saranno condotti con tutta alacrità, anzi già arrivano materiali presso Casale.

Soprasoldo agli impiegati ferroviarii. — L' Amministrazione dello S. F. A. I. ha testè approvata la proposta della Direzione relativamente al soprasoldo da corrispondersi al personale residente in paesi stati colpiti dal colera, durante l' ora cessata epidemia.

Gli agenti sono divisi in tre categorie; appartengono alla

prima quelli che ebbero qualche membro della famiglia colpito dal morbo; alla seconda appartengono quelli che hanno stipendio non superiore alle L. 1800; e alla terza, finalmente, quelli che si distinsero.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.*: Col 1° marzo entrò in vigore una nuova tariffa variata e completata concernente l'introduzione e l'emissione di biglietti cumulativi per viaggi circolari sulle ferrovie svizzere, sui piroscafi e sulle strade postali; questi nuovi biglietti vengono rilasciati a prezzi modici non indifferenti.

Conferenza ferroviaria. — Sotto la presidenza del signor Ditler, direttore della ferrovia del Gottardo, si tenne il 19 febbraio nell'*Hôtel National* in Zurigo la quinta assemblea plenaria della Società dei tecnici delle Amministrazioni delle strade ferrate svizzere. L'oggetto principale in discussione era il progetto di un regolamento generale sul servizio dei segnali per le ferrovie svizzere e diede luogo ad una accurata e vivace discussione. Questo progetto era già stato l'oggetto di parecchie discussioni parziali e venne accettato dalla Società dei tecnici. Dopo la approvazione dello stesso per parte del Dipartimento federale delle Poste e ferrovie, sarà messo in attività sulle principali ferrovie svizzere.

Ferrovia del Pilato. — Tra breve sarà avanzata al Consiglio federale una domanda per la costruzione di una linea da Alpnach al monte Pilato. Questa ferrovia riuscirebbe all'Albergo Bellevue, a piedi dell'Esel. È l'antica Società di costruzione Moser e C., alla quale venne affidato l'impianto del tronco Fiora-Goschenen della linea del Gottardo, che si sarebbe messa a capo dell'impresa. Questa Società si compone in oggi dei signori Moser, ingegnere in capo della Nord-Est, Guyer, Ziegler e Ruttimann di Zurigo

Treno diretto Parigi-Madrid-Lisbona. — Si annunzia che ai primi del prossimo aprile sarà attivato un nuovo treno diretto da Parigi a Madrid e Lisbona che formerà un tratto del treno Lisbona-Pietroburgo, che percorre la distanza in 92 ore. Il nuovo convoglio comprenderà vagoni-letti, vagoni-sale e vagoni restaurant e percorrerà la distanza da Madrid a Parigi in 25 ore, risparmiando 9 ore di tempo. Il costo del biglietto sarà di 250 franchi.

Ferrovie algerino-tunisine. — La Società della ferrovia da Bona a Guelma si occupa attivamente degli studi del tronco, che deve allacciare Beja alla linea da Bona a Tunisi.

La stazione di questa città è ad una distanza di 14 chilometri da Beja e i trasporti tra questi due punti si fanno per mezzo di strade quasi impraticabili.

Ferrovia di Bruxelles. — Annunziano da Bruxelles che la Società del tramvia di quella capitale ha aperto il 16 febbraio al pubblico esercizio la prima ferrovia elettrica di Bruxelles sul tronco *Rue de la Loi,* alla quale è applicato il sistema Faure.

Le prove fatte da lungo tempo hanno dimostrato essere così non solo aumentata la sicurezza dell'esercizio, ma che si ricava per le tramvie un considerevole risparmio impiegando come forza motrice l'elettricità in luogo dei cavalli.

Notizie Diverse

Vaglia internazionali. — A datare dal 1° corrente marzo, i mittenti dei vaglia internazionali cambiati fra l'Italia e l'Austria Ungheria sono autorizzati a scrivere nello spazio esistente a tergo delle cedolette relative, le quali possono essere staccate dai destinatari all'atto del pagamento, le comunicazioni che loro occorra di fare ai destinatari medesimi circa lo scopo dell'invio di essi vaglia.

Le scritturazioni onde sopra è cenno dovranno essere fatte nell'Ufficio postale in presenza degli impiegati, i quali non potranno permettere che per qualsiasi motivo i vaglia siano dai mittenti asportati.

Il canale di Corinto. — L'ultimo Bullettino pubblicato sullo stato attuale dei lavori di scavo del canale attraverso l'istmo di Corinto fornisce alcune informazioni che permettono di mettere in dubbio la possibilità di aprire il canale nel mese di maggio 1886, come si era fatto sperare.

Ora, si lavora al canale da due anni e mezzo e, su otto milioni di metri cubi di terreno da estrarre, non se ne sono estratti finora che 1,300,000, ossia meno del sesto della quantità totale. Se i lavori non sono spinti più attivamente per l'avvenire non si potrà compiere l'opera che dopo 14 anni. È vero che la Società dice che verranno messe ora in opera due macchine scavatrici (dragues) enormi dalle quali si aspettano i migliori risultamenti. Ma allora perchè non metterle in opera subito?

Il canale di Corinto non avrà che una lunghezza di sei chilometri, ossia meno della decima parte del canale di Panama. La sua esecuzione reclamerà più di cinque anni. Se non si lavorasse meglio a Panama che a Corinto si impiegherebbero più di 50 anni per scavare l'itsmo americano.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana fra i valori ferroviari si distinsero le azioni della Società delle Meridionali, le quali, negoziate a principio a 681, salirono a 694,50; le obbligazioni relative ben tenute anch'esse a 315; i Boni rimasero invariati sul 553.

In questi giorni passati comparvero per la prima volta sul mercato milanese le azioni Palermo-Trapani, e vi vennero negoziate con favore al prezzo di 453 e 452. Degli altri valori di questa specie non ci risultano negoziati effettivi, e il loro prezzo nominale non ebbe variazioni da quello ch'essi ebbero nelle precedenti ottave.

CONVOCAZIONI

Società Tramwya di Verona. — Assemblea generale ordinaria il giorno 15 marzo, alle ore 12 meridiane, nella sede della Società in Verona, fuori porta Vescovo, per la relazione del Consiglio d'amministrazione per l'esercizio 1884; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio e della proposta di dividendo per l'esercizio 1884; nomina di due consiglieri d'amministrazione in surrogazione di altrettanti uscendi di carica a termini dell'art. 8 dello statuto.

Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese. — Assemblea generale ordinaria pel giorno 18 marzo corrente, alle ore due pom., nei locali del Banco di Sconto e di Sete, via S. Teresa, n. 11 in Torino, per relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; presentazione del bilancio e ripartizione degli utili dell'esercizio 1884; nomina di due amministratori, tre sindaci e due supplenti sindaci; estrazione a sorte di n. 12 azioni da ammortizzarsi.

Società anonima per la costruzione e l'esercizio del tramvia Pinerolo-Perosa-Argentina con sede in Pinerolo — Assemblea generale ordinaria il 22 marzo, negli uffizi della Società in Pinerolo, per discussione, approvazione o modificazione del bilancio, udita la relazione dei sindaci; surrogazione di cinque amministratori; nomina di tre sindaci e due supplenti con determinazione della loro retribuzione; esame di proposte comunicate dai sindaci in ufficio in ordine all'andamento economico dell'esercizio.

Società italiana di lavori pubblici. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 23 marzo alle

ore due pom., nella sala della Borsa di Torino, per relazione del Consiglio d' amministrazione e dei sindaci; deliberazione sul bilancio 1884 e relativo dividendo; nomina di amministratori e deliberazione sulla cauzione di quelli che potessero venire rieletti; elezione di tre sindaci e due supplenti.

Società della ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Assemblea generale degli azionisti il 29 marzo alle ore 10 antim., nella sede sociale, 24, via in Lucina, per approvazione dei conti e del bilancio sociale; nomina di amministratori in sostituzione di quelli uscenti di carica a norma dell' art. 14 dello statuto; nomina dei sindaci e supplenti per l' anno 1885: comunicazione del Consiglio di amministrazione.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti, 30 marzo nella sede della Società, strada Medina, 24, in Napoli, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci sul bilancio dell' esercizio 1884, approvazione dello stesso e relativo dividendo; nomina di amministratori.

Società anonima delle ferrovie Nord-Milano. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti nei locali della Società in Milano, via San Nicolao, n. 2, ad un' ora e mezza pom. del giorno 31 marzo.

Gli azionisti per poter intervenire all' assemblea dovranno depositare le loro azioni almeno 10 giorni prima presso la Direzione della Società, alla Banca di Milano in Milano od alla Banca Liégeoise in Liegi.

Società anonima canavese per la strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo. — Il 9 aprile assemblea generale ordinaria in una delle sale del palazzo municipale di Torino, per relazione del Consiglio d' amministrazione; conto consuntivo 1884, relazione dei revisori; conto presuntivo 1885; nomina di quattro consiglieri; nomina di tre sindaci e due supplenti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Regia Prefettura di Brescia (7 marzo. - esp. def.) — Appalto della manutenzione pel novennio dal 1.o aprile 1885 a tutto 31 marzo 1894 del terzo tronco della strada nazionale n. 17, detta del Tonale, da Edolo a Ponte di Legno, della lunghezza di m. 18,856.60. Prezzo annuo ridotto L. 6,900.75. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva mezza annata del canone d' appalto.

Comune di Porto Empedocle (7 marzo, 1.a asta). — Lavori di costruzione di un edificio scolastico. Imp. L. 67,000. I fatali scadono il 23 marzo. Cauzione provv. L. 3,500; def. il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (7 marzo; esp. def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione novennale (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1894) dei canali Naviglio Grande e Naviglio di Bereguardo, ed opere annesse. Somma annua ridotta a L. 42,894.89. Cauzione provv. L. 12,000 e L. 30,000 quella definitiva.

Amministrazione provinciale di Roma (9 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori di prosecuzione della strada consorziale Tiberina per un tratto lungo m. 2490 dall' abitato di Torrita verso la valle del Tevere. Imp. L. 95,967.12. Cauzione provv. L. 1,000; def. il decimo del prezzo d' aggiudicazione.

Prefettura della provincia di Messina (fat. 9 marzo). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del quarto tronco Cozzo Schisina-Sella Mandrazzi e del breve tronco per il Cozzo Schisina e l'innesto della variante al terzo tronco San Paolo-Cozzo Schisina. Prezzo ridotto a L. 40,728.60.

Prefettura della provincia di Torino (10 marzo, asta def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1894) del tronco della strada nazionale, n. 28, da Asti a Chivasso, compreso fra la via di circonvallazione di Chivasso ed il limite con la provincia di Alessandria, della lunghezza di m. 9276, escluse le traverse degli abitati. Prezzo annuo ridotto L. 8,207.19. Cauzione provv. L. 1,000, e mezza annata del canone d' appalto la def.; in numerario o cartelle del D. P.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (11 marzo - 1.a asta). — Provvista di rame in pani e stagno raffinato in pani per la complessiva somma di L. 93,100. Dep. L. 9,300. I fatali scadono il 23 marzo.

Provincia di Roma (esp. def. 11 marzo). — Appalto della manutenzione della strada provinciale Casilina, tronco I, per cinque anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1889 e delle grosse riparazioni con nuovi selciati ed altro nei tratti 1.o e 2.o della medesima fra Porta Maggiore e il Ponte delle Marranelle. Prezzo per le grosse riparazioni ridotto a L. 43,470. Canone annuo ridotto a L. 30,590.25. Cauzione provv. L. 2,000.

Direzione delle costruzioni del primo Dipartimento marittimo di Spezia (12 marzo, def.) — Provvista di olio di lino naturale crudo per la somma ridotta a L. 51,379.46. Deposito L. 6200.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Grosseto (12 marzo, 1.o esp.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione di un nuovo canale di derivazione dal fiume Ombrone, dal ponte Tura presso l' incile del primo diversivo fino al recinto per il deposito dello allevamento dei cavalli, da servire per forza motrice e beveraggio nella pianura Grossetana (Maremme Toscane), per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 145,790. Cauzione provv. L. 10,000; def. il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto; fat. a giorni 15 dall' avviso del seguìto deliberamento.

Comune di Alia, prov. di Palermo (15 marzo, 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un corso d' acqua potabile in questo comune, il cui ammontare, secondo il progetto, ascende a lire 48,000.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (fat. 16 marzo). — Provvista di legnami diversi ed oggetti di legno, per la somma presunta complessiva di L. 94,325.15, ridotta del 2.05 0[0. Dep. provv. L. 9,400.

Comune di Fivizzano (16 marzo, 1.a asta). — Costruzione della strada comunale obbligatoria di Monte dei Bianchi e Fazzano, da Pian di Molino a Monte dei Bianchi con diramazione della Fornace di Mozzano e Fazzano, della complessiva lunghezza di m. 6396.50, in base al progetto compilato nel 26 dicembre 1881 dall' ing. sig. Ademano Contigli. Prezzo lire 40,650. Cauzione provv. L. 2,700; def. L. 6,700. I fatali scadono al 31 marzo.

Provincia di Alessandria (16 marzo; 1.a asta). — Appalto delle opere occorrenti alla trasformazione del ponte pensile sul Po presso la città di Casale. Importo dell' appalto lire 487,000. Cauzione provv. L. 20,000; defin. L. 40,000; i fatali scadono al 31 marzo.

Fabbriceria Arcipretale di Santa Maria Assunta in Soncino, circ. di Crema (18 marzo, 1.a asta). — Opere di ampliamento e restauro della chiesa di S. Maria Assunta in Soncino, peritate lire 141,159.85, nel progetto del sig cav. architetto Carlo Macciachini in data 31 dicembre 1883, debitamente approvato. Cauzione provv. L. 3,500; def. L. 15,000. I fatali scadono al 7 aprile.

Prefettura di Livorno (21 marzo - 1.o esp.) — Costruzione di un pontone a biga da servire nel porto di Livorno per il trasporto di blocchi o massi artificiali, sul peritato prezzo di L. 49,207.87 oltre a L. 1,792,13 a disposizione dell' Amministrazione per ispese impreviste e di assistenza. Cauzione provv. L. 2,000; cauzione def. L. 5,000. I fatali a giorni 15 dall'avviso del seguìto deliberamento.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte sul torrente *S. Pietro* in provincia di Siracusa.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall'8 al 14 gennaio 1885*

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	463,804.15	269.34
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	451,148.30	261.99
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 12,655.85	+ 7.35
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	915,157.76	531.45
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	886,700.85	514.93
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 28 456.91	+ 16.52

Rete Calabro-Sicula	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	221,237.30	148.38
Settimana corrisp. nel 1884.	1,377.—	196,021.35	142 35
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+114.—	+ 25,215.95	+ 6.03
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	450,048.10	301.84
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,377.00	390,207.35	283.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+114	+ 59,840.75	+ 18 47

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,119.52	305.30	9,424.82
Torino-Lanzo . » 32	22,220.31	4,510.47	26,730.78
Settimo-Rivarolo » 23	7,206.03	9,907.16	17,113.19
Santhià-Biella . » 30	16,504.59	19,438.28	35,942.87
Fossano-Mondovì » 24	1,848.70	»	1,848.70
Sassi-Superga . . » 3	136.65	»	136.65
	57,035.80	34,161.21	91,197.01

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal 19 al 25 novembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,700	713,295.78	21,938.04
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	649,810.60	20,120.36
Differenza (in più . . .	16	63,485.18	1,817.68
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 25 novembre 1884	1,687.585	31,295,806.01	20,567.78
Periodo corr. 1883	1,684 —	31,257,071.66	20,592.21
Aumento	—	38,734.35	24.43
Diminuzione	2,585	—	—

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 febbraio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	17,266.63	1,544.80	2,888.65	420.30	4,315.40
Bagagli	312.25	41,75	9.70	1.90	49.20
Merci G. V. . . .	2,029 60	153.05	230.20	12.05	125.15
Merci P. V. . . .	9,018.50	1,092.60	1,760 70	1,167.75	2,279.80
Totali . . .	28,656.98	2,832.20	4,889 25	1,602.00	6,769.55

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale statutario 100 milioni, emesso 50 milioni, versato 35 milioni

---

Si prevengono i signori Azionisti che il Consiglio d'amministrazione, valendosi della facoltà concessagli dall'art. 25 dello statuto, ha stabilito la convocazione di urgenza dell'assemblea generale straordinaria pel giorno 14 marzo prossimo venturo, alle ore 2 pomeridiane, presso la sede della Società, in Roma, via del Corso, 385, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Comunicazione degli accordi seguìti fra la Società di navigazione generale italiana e la Società italiana di trasporti marittimi Raggio e C., in forza dei quali, in cambio di ventimila azioni liberate ed altri corrispettivi, la Società Raggio e C. cede alla Navigazione generale italiana tutto il suo materiale navale.
2. In seguito alla richiesta deliberata dal Consiglio del pagamento dei tre decimi ancora dovuti dalle azioni della Navigazione generale italiana per renderle liberate intieramente; accordare facoltà agli azionisti di effettuare il pagamento dei detti tre decimi anche con azioni, conteggiandole per i decimi pagati.
3. Per l'esecuzione di tutto quanto sopra, siano conferiti al Consiglio di amministrazione tutti i poteri di cui ancora potesse abbisognare.

Il deposito delle Azioni, prescritto dallo statuto sociale, potrà essere fatto:

A *Roma*, presso la sede della Società, Corso, 385,
» *Roma*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Genova*, presso la sede compartimentale della Società, piazza dei Marini, 1
» *Palermo*, presso la sede compartimentale della Società, piazza Marina.
» *Napoli*, presso la succursale della Società, via Piliero, 29.
» *Venezia*, presso la succursale della Società, via 22 Marzo, 2413.
» *Firenze*, » *Genova*, » *TORINO*, } **la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;**
» *Milano*, Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra*, signori Bonna e Comp ;
» *Neuchâtel*, signori Pury e Comp.;
» *Basilea*, signori De Speyr e C.

L'azionista, onde essere ammesso a comporre l'assemblea, deve avere depositato, in una delle suindicate sedi della Società o stabilimenti designati, almeno cento azioni, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 marzo p. v.

Art. 25 dello statuto. — Nei soli casi di urgenza che richiedano la convocazione di assemblea straordinaria, il Consiglio potrà convocarla d'urgenza, nel termine che crederà opportuno, purchè accordi agli azionisti dieci giorni almeno di tempo per depositare le azioni.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **97,400** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,856,100** »
GHISA vecchia da rifondere . . . » **629,800** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **5,000** »
BRONZO e zinco da rifondere. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Marzo 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Febbraio 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 11 Marzo 1885. Num. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

alla Camera dei deputati

Nella scorsa settimana ebbe termine alla Camera la discussione della legge per l'esercizio delle ferrovie. I lettori hanno avuto campo a quest'ora di conoscerne non solo l'esito; ma altresì di sentire e di vagliare gli infiniti commenti cui diede luogo la votazione a scrutinio segreto di questa legge.

Noi però, ultimando oggi il nostro resoconto, ci asterremo da qualsiasi apprezzamento al riguardo, essendo nostra intenzione di serbare, come fecimo pel passato, la più assoluta imparzialità. Ciò non dimeno crediamo ci sia lecito esprimere la nostra soddisfazione per l'avvenuta approvazione della legge ferroviaria. Altre volte abbimo a sostenere la convenienza di affidare a privati l'esercizio delle ferrovie, ed ora che la Camera elettiva ci ha col suo voto confermati nel nostro avviso, più che mai riteniamo che l'esercizio privato delle ferrovie sia condizione indispensabile a che queste ultime possano realmente corrispondere e degnamente soddisfare a tutte le crescenti esigenze dell'agricoltura, del commercio e dell'industria del nostro paese.

Nè vogliamo qui esporre gli argomenti che stanno a base del nostro convincimento: oltre che ozioso e tardivo omai, ciò esorbiterebbe dai modesti limiti imposti a questa relazione, la quale più che ad altro mirò allo scopo di fornire al lettore un'idea delle modificazioni, che ebbero a subire nelle discussioni alla Camera dei deputati i disegni di legge già modificati in parte dalla Commissione e presentati nelle tornate del 5 maggio e del 27 giugno 1884 dai ministri Genala, Magliani e Grimaldi.

Ed ora preghiamo i cortesi lettori a volerci anco per questa volta pazientemente seguire nel nostro lavoro di rassegna, che sarà più sommario ancora che non lo sia stato pel passato, stante le circostanze di tempo in cui lo facciamo, e il desiderio che abbiamo di porvi definitivamente termine nel presente numero.

La Camera nella seduta del 2 corrente ha compiuta la discussione del contratto per l'esercizio della rete ferroviaria Sicula, ed approvò 69 articoli del relativo capitolato. Di incidenti notevoli non fuvvi che quello sollevato dall'onorevole *Baccarini* a proposito dell'art. 19 del contratto che si riferisce alla ripartizione del prodotto lordo.

Egli osservò che le condizioni di questa ripartizione sono eccessivamente gravi, tanto più se si pongono in confronto con quelle dei contratti per la Mediterranea e per l'Adriatica, e con la situazione presente delle stesse linee Sicule. Criticò i criteri seguiti per stabilire la percentuale dell'82 per cento riservata alla Società, chiese la produzione dei documenti atti ad accertare la spesa ordinaria di esercizio delle linee Sicule, ed osservò che il prodotto lordo attribuito a queste linee non corrisponde alle relazioni ufficiali ed ai bilanci, che ne accertano uno superiore di oltre 2,000 lire per chilometro a quello che si tenne a base della percentuale.

Risposero alle obbiezioni dell'on. Baccarini gli on. *Curioni*, relatore, ed il ministro *Genala*, ed efficacemente dimostrarono che la percentuale dell'82 per cento della rete Sicula è proporzionata all'andamento planimetrico ed altimetrico delle linee, alla loro stabilità ed all'entità del prodotto; giacchè la tortuosità, la pendenza e la poca consistenza delle linee aggravano le spese d'esercizio e di manutenzione.

Sostennero poi gli on. oratori che l'aumento del prodotto lordo delle Sicule è del 2 e mezzo, e non del 3 e mezzo per cento, come disse l'on. Baccarini. Ma se sarà del 3 e mezzo, sarà tanto di guadagnato per lo Stato che giungerà più presto all'applicazione della seconda percentuale del 72 per cento.

E fecero osservare, che dal prodotto lordo della rete Sicula doveva dedursi la diminuzione derivante dall'attenuamento delle tariffe, e che il traffico di quella rete si concentra sulle linee in pendenza, mentre è lieve sulle pianeggianti, ciò che accresce le spese d'esercizio.

Dopo tali dimostrazioni e spiegazioni l'art. 19 venne approvato senza le modificazioni volute dall'on. Baccarini.

Noteremo ancora che sull'art. 44 del capitolato l'onorevole *Romeo* svolse il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo provvederà perchè il passaggio in servizio cumulativo dello stretto di Messina, pei passeggieri e per le merci, venga fatto con migliori mezzi di trasporto, e che alle tariffe di navigazione vengano applicate le tariffe ferroviarie, passa all'ordine del giorno ».

Ma in seguito alle promesse del ministro Genala che si cercherà di migliorare il più che sia possibile il servizio dello stretto, ed alla dichiarazione dello stesso ministro che accettava come raccomandazione l'ordine del giorno dell'on. Romeo, questi lo ritirò, e l'art. 44 venne approvato.

Nella tornata del 3 marzo si diede compimento alla discussione della Convenzione e delle tariffe della rete Sicula, e la Camera ha approvato il terzo ed ultimo comma dell'art. 1° del progetto di legge, il quale è così concepito:

« È approvato il contratto del 12 giugno 1884, stipulato fra il Governo e il principe Scalea, Miglioretti, Consoli, Marano per la ditta Marano e qual procuratore della Banca di depositi e sconti di Catania, Maurogonato pella ditta Rodocanacchi figli e C., Gallotti e Marsaglia per la concessione dell'esercizio delle ferrovie Sicule, colle modificazioni del 31 ottobre 1884, a condizione che introducansi gli emendamenti votati dalla Camera ».

Nella tornata del 4 marzo la Camera approvò, per alzata e seduta, l'articolo primo del progetto di legge ferroviario.

Con quel articolo si approvano le Convenzioni per l'esercizio delle tre reti ferroviarie.

Gli altri articoli fino al 18° furono approvati, con breve discussione, nel testo concordato tra Commissione e ministero.

L'articolo aggiuntivo proposto dall'on. Luzzatti dopo l'art. 5, per la conversione in legge del decreto sulla costituzione del Consiglio superiore delle tariffe, fu approvato, sebbene respinto dal Ministro e dalla Commissione, dopo due prove e controprove per alzata e seduta e votazione per divisione.

Iniziata la discussione dell'art. 18, concernente le quote di concorso dei Comuni e delle Provincie nelle spese ferroviarie, l'on. *Filippo Mariotti*, sostenne un'aggiunta pel passaggio dalla terza alla prima categoria della ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano.

L'on. *Giolitti*, svolse, all'art. 18, un emendamento firmato da numerosi deputati, per il condono totale ai comuni e alle provincie delle quote di concorso nelle spese ferroviarie per le linee di seconda e terza categoria, e della metà per le ferrovie di quarta categoria.

In principio della seduta successiva l'on. *Cavalletto*, in nome della Commissione, dichiarò che questa modificava, di concerto col Governo, l'articolo 18 del progetto di legge ferroviario, presentandolo all'approvazione della Camera nella formula seguente:

« Art. 18. Le quote di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati e le maggiori somme da essi pagate ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 5 luglio 1882, n. 885 (serie 3ª), per le strade ferrate della 2ª categoria (tabella *B*), della 3ª categoria (tabella *C*), e per quelle della 4ª categoria costruite dallo Stato, saranno ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

« I corpi morali concessionarii di linee di 4ª categoria, delle quali non fosse ancora cominciata la costruzione, potranno rinunciare alla concessione lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo.

« È pure ridotto ad un quarto il contributo dovuto per le strade di prima categoria a sensi dell'art. 31 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

« Le quote di concorso pagate dalle provincie e dagli altri enti interessati in eccedenza della somma che risultasse dovuta per effetto dei paragrafi precedenti, saranno scontate sui primi pagamenti che non fossero ancora dovuti. Ove non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il rimborso dell'eccedenza in cinque rate eguali senza interesse.

« Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle provincie, dai comuni o dagli altri enti interessati, verranno ad essere restituite in cinque anni dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interesse.

« Dentro il termine di sei mesi gli enti interessati che versarono quote obbligatorie, aumenti di quote od anticipazioni di quote governative, dovranno optare fra il disposto della legge 29 luglio 1879 e quello della presente legge.

« La Succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di prima categoria, cessando negli enti interessati l'obbligo del concorso e il diritto alla compartecipazione nel prodotto netto ».

L'on. Ministro delle finanze confermò le dichiarazioni dell'on. Cavalletto circa all'articolo modificato, sul quale si fece vivacissima discussione.

L'on. *Giolitti* ed altri ritirarono i loro emendamenti: l'on. *Baccarini* propose un emendamento nuovo; l'on. *Fili* e l'on. *Fazio* insistettero nelle loro proposte tendenti all'esonero totale delle spese ferroviarie comunali e provinciali.

L'on. presidente del Consiglio dichiarò che il Governo non poteva accettare proposte che estendessero la concessione sancita coll'articolo concordato.

Non poteva accettare alcun emendamento senza mancare al dovere di mantenere illesa la integrità del bilancio e il credito dello Stato.

Fece questione di fiducia del rigetto degli emendamenti. Dagli on. *Ercole*, *Tittoni* e *Lugli* ed altri fu proposto l'ordine del giorno puro e semplice contro tutti gli emendamenti all'articolo concordato.

L'ordine del giorno puro e semplice, accettato dal Governo, perchè implicava la reiezione di tutti gli emendamenti e l'approvazione dell'articolo concordato, fu posto ai voti per appello nominale.

Fu approvato con 235 voti favorevoli, 171 contrari e una astensione. E restò quindi approvato l'art. 18 concordato tra la Commissione e il Governo.

Venuto poi in discussione l'articolo del progetto di legge concernente le nuove costruzioni, l'on. Ministro dei lavori

pubblici dichiarò che il Governo non poteva accettare alcuna proposta di nuove linee, oltre ai mille chilometri indicati nell' articolo stesso. Pregava quindi i proponenti di ritirare i loro emendamenti od ordini del giorno.

Parecchi deputati ritirarono le loro proposte per nuove linee.

La discussione continuò agitatissima nella tornata pomeridiana del 6 marzo.

Sull'articolo che tratta dei 1000 chilometri di nuove linee aggiunti alla legge del 1879, si discusse lungamente e vivacemente.

L' on. *Spaventa* ha rimproverato al Governo l' introduzione di questo provvedimento.

Gli rispose molto energicamente l' on. ministro dei lavori pubblici, *Genala*, dicendo che l'aumento dei 1000 chilometri non fu proposto dal Ministero, ma fu invece introdotto e voluto dagli Uffici, stante le vive ed in gran parte legittime sollecitazioni dei rappresentanti le varie regioni.

L' on. *Crispi* censurò altresì il Governo dicendo che i 1000 chilometri erano insufficienti.

L' on. *Depretis* fece in risposta all' on. Crispi una breve dichiarazione, dimostrando che il Governo non poteva rifiutarsi di prendere in considerazione i nuovi e maggiori bisogni delle popolazioni, e si finì coll' approvare per appello nominale l'articolo, nel testo della Commissione, sul quale il presidente del Consiglio aveva posta la questione di Gabinetto.

L' articolo fu approvato con 224 voti favorevoli e 188 contrari e un' astensione.

Dopo la votazione di quell' articolo, la Camera procedette alla votazione a scrutinio segreto del progetto di legge il quale fu approvato con voti 226 contro 203.

E noi chiuderemo questo resoconto coi seguenti dati statistici, che ricaviamo da un telegramma alla *Gazzetta del Popolo* e che non vanno privi di un certo qual interesse.

La discussione ferroviaria alla Camera dei deputati occupò 65 sedute, numero non mai raggiunto per altri progetti di legge. Presero parte alla discussione 132 deputati. Il ministro Genala parlò 130 volte, il deputato Sanguinetti 106, l' on. Baccarini 99, e l' on. Nervo 51. Furono svolti 282 emendamenti e 42 ordini del giorno.

Per i resoconti stenografici dei discorsi si consumarono 143 chilogrammi di carta; si spesero L. 19,000 per la pubblicazione dei resoconti; L. 24,000 per la pubblicazione dei sei volumi del progetto ed allegati.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d' Amministrazione nell' Assemblea generale ordinaria del* 14 *febbraio* 1885.

SIGNORI,

Vi esporremo partitamente le operazioni eseguite nell'esercizio del precedente anno 1884 per quindi sottoporre alle vostre deliberazioni il Bilancio che, in conformità degli Statuti sociali, è nostro dovere di presentarvi; lasciando ai vostri sindaci l'ufficio loro commesso dal nuovo Codice di commercio.

OPERAZIONI DI BANCA E DIVERSE. — Le buone condizioni dei mercati monetari durante l'anno 1884 e l'aumento progressivo nei prezzi tanto delle rendite pubbliche quanto di molti valori industriali ci permisero di dare, con nostro vantaggio, efficace impulso a questo genere di operazioni e di vendere con profitto alcuni fra i nostri titoli.

Questi utili, ai quali hanno contribuito anche le altre nostre sedi, sono posti nel conto Perdite e Profitti ed ascendono ad una somma alquanto superiore a quella ivi notata nell'esercizio precedente.

La *Società Generale Immobiliare di Lavori d' Utilità Pubblica ed Agricola*, le due Compagnie di Assicurazione contro gli Incendi e sulla Vita denominate *La Fondiaria*, e la *Società Anonima Fornaci alle Sieci*, procedono non solo regolarmente, ma, consolidando le loro condizioni economiche, si avviano ad un avvenire gradatamente prospero cosicchè ben meritato è il credito del quale godono presentemente.

Anche della *Manifattura di Cuorgnè* possiamo darvi notizie soddisfacenti e ci rallegriamo di aver cooperato alla creazione e all' incremento di uno stabilimento tanto vantaggioso agli azionisti e al paese.

Lo *Stabilimento Metallurgico di Piombino* darà profitti minori di quelli dell' anno scorso, tanto per lo straordinario ribasso nei prezzi dei ferri, quanto per quelli oltremodo bassi del carbone, cosicchè non è stato conveniente agevolare, con nuovi metodi di trasporto, la vendita di quello delle miniere di Tatti e Montemassi.

Però, i lavori già fatti assicurano una quantità considerevole di carbone pronto per la escavazione, della quale, la Società potrà valersi tosto che se ne manifesti la richiesta a prezzi remuneratori.

La *Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche* per gli utili già conseguiti e per le opere già in corso di esecuzione e che promettono buoni resultati, è in condizioni di progrediente prosperità ed ha creduto opportuno introdurre alcune modificazioni nei suoi statuti come è stato dalla medesima esposto nella sua relazione all' Assemblea generale straordinaria del 7 dicembre 1884.

Della vendita dei terreni dell'antico *Lazzaretto di Milano*, la Banca di Credito Italiano continua ad occuparsi con assidua cura. Le molte e vantaggiose vendite fatte fino adesso ci affidano che per la nostra partecipazione in questa impresa potremo conseguire un utile adeguato, ma occorre ancora del tempo perchè sia condotta a termine.

L'esercizio del 1883-84 della Società di *Navigazione Generale Italiana* si svolse in condizioni difficilissime sia per la prolungata atonia del commercio marittimo, sia per le perturbazioni nel servizio di navigazione pei provvedimenti igienici, cause tutte per le quali avvenne un grande e anormale ribasso nei noli di trasporto. Non ostante tali difficoltà la Società potè distribuire un piccolo interesse ai suoi azionisti e poichè tutto ormai accenna ad un risveglio nel commercio e ad un rialzo dei noli abbiamo ragione a bene sperare pei futuri esercizi.

In questa speranza ci confortano i resultati già conseguiti nel secondo semestre del 1884, primo dell' esercizio 1884-85.

STRADE FERRATE ITALIANE. — Delle condizioni della *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* crediamo

oramai superfluo d' intrattenervi. Le nostre previsioni si sono avverate, e noi, fiduciosi sempre nel suo prospero avvenire, conserviamo in essa un largo interesse.

LIQUIDAZIONI. — La *Società Anonima per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi* e l'altra per la *Vendita di Beni del Regno d' Italia* sono entrambe, come vi dicemmo l' anno passato, in corso di liquidazione.

La Commissione liquidatrice della prima ha reso ostensibile il suo bilancio finale dal quale apparisce che ad ogni azione spetteranno in tutto lire 602 circa.

Per la seconda occorrerà invece un tempo più lungo per la molteplicità delle operazioni tuttora in corso e di lunga esecuzione, come anche per la natura dei beni venduti e, per insolventezza di acquirenti, ricaduti in possesso della Società, i quali formano una parte non peranco realizzata del suo attivo.

Dei resultati finali di questa liquidazione abbiamo fatto una estimazione approssimativa per valutare i titoli che possediamo.

Nella lite vertente fra la *Società Concessionaria della Costruzione della Ferrovia Ligure* e l' Impresa Tallacchini e Laschi ed il suo Fideiussore, la Corte di Cassazione non pronunciò ancora il suo giudizio sul ricorso presentatole da questi ultimi; ma noi attendiamo fiduciosi la sentenza che abbiamo ragione di sperare imminente.

D'accordo colla comproprietaria Banca Nazionale Toscana abbiamo creduto conveniente di accettare le proposte fatteci per la vendita della *Mongiana*. Il prezzo convenuto fu già pagato in contanti all'atto della stipulazione del contratto.

La nostra quota di perdita resultante da questa operazione è compresa nel conto Perdite e Profitti dell'esercizio del quale vi rendiamo conto.

DEPOSITI DI PIAZZA AD INTERESSI. — Questi depositi

che al 31 dicembre 1883 ascendevano	L. 24,395,272.98
al 31 dicembre 1884 risultarono di	» 23,171,342.95
onde si ha per il 1884 una diminuzione di	L. 1,223,930.03

PORTAFOGLIO. — Tutti gli effetti che, come vi dicemmo lo scorso anno, si trovavano in corso al 31 dicembre 1883 e quelli entrati e scaduti nel 1884 furono regolarmente pagati ad eccezione di alcuni posseduti dalla Sede di Genova per lire 195,000 e di altri pochi per piccole somme (1)

Gli effetti sull'Italia ed i Vaglia e Buoni del Tesoro, gli assegni Banca, girofondi e fedi di credito entrati nel 1884 ascesero alla somma di . . . . . . L. 439,811,727.39

Al 31 dicembre erano in corso effetti per L. 15,391,377.94 divisi come segue:

Effetti scontati	L. 13,605,986.36
Assegni Banca, ecc.	» 748,333.80
All'incasso	» 1,037,057.78
	L. 15,391,377.94

Dei quali esistevano:

In portafoglio	L. 5,660,055.20
In circolazione	» 9,731,322.74
	L. 15,391,377.94

(1) Qui i relatori si riferiscono per quanto riguarda il movimento degli effetti ad uno speciale prospetto che fa parte degli allegati, e che noi, a maggior comodità dei lettori, riassumiamo per sommi capi, intercludendolo alla relazione.
(Nota della Redazione).

Gli effettti sull'estero entrati durante l' anno 1884 ascesero:

su Francia a	F.	116,849,349 92
su Inghilterra a	Ls.	1,763,409.04
su Germania »	M.	856,852.51
su Austria »	Fior.	175,674.90
su Spagna »	Ps.	22,132.20

Al 31 dicembre erano in corso effetti:

su Francia per	F.	4,452,257.98
su Inghilterra per	Ls.	85,021.16.4
su Germania »	M.	115,790.08
su Austria »	Fior.	36,327.45
Su Spagna »	Ps.	9,132.20

dei quali esistevano:

in portafoglio per	Francia	F.	9,846.50
» »	Inghilterra	Ls.	4,004.8.1
» »	Germania	M.	10,000.—
» »	Austria	Fior.	—
» »	Spagna	Ps.	—
in circolazione per	Francia	F.	4,442,411.48
» »	Inghilterra	Ls.	81,017.8.3
» »	Germania	M.	105,790.08
» »	Austria	Fior.	36,327.45
» »	Spagna	Ps.	9,132.20

EFFETTI E CREDITI IN SOFFERENZA. — Abbiamo la soddisfazione d' informarvi che le previsioni da noi manifestatevi negli scorsi anni circa le somme recuperabili si sono avverate, giacchè si è già ottenuto l' incasso di una importante somma di fronte alla quale venne prelevata una somma quasi uguale a favore degli utili del 1884.

Come risulta dal Bilancio che abbiamo l' onore di presentarvi, le partite che restano in sofferenza ascendono a lire 420,344.90, mentre al 31 dicembre 1883 ammontavano a sole lire 308,006.30, per modo che, dopo di avere computato diversi recuperi ottenuti durante l'anno e una perdita presunta della nostra Sede di Genova, si ha un aumento pel 1884 di oltre 100,000 lire.

Possiamo però dichiararvi che, mentre per le partite concernenti le altre Sedi le somme lasciate in Bilancio rappresentano esattamente quelle per le quali si hanno dati certi di sicura esazione, per le vecchie partite contenziose che riguardano la sede di Firenze abbiamo ferma fiducia che i recuperi su di esse ottenibili oltrepasseranno le somme dalle quali sono rappresentate in Bilancio.

SPESE GENERALI. — In queste spese generali dell'amministrazione vi è in quest' anno una rilevante diminuzione dovuta, per la maggior parte, a minori imposte.

RISERVA ORDINARIA E STRAORDINARIA. — Il fondo di riserva ordinaria risulta al 31 dicembre 1884 di L. 9,791,358 93 con un aumento su quello al 31 dicembre 1883 di lire 640,360.09 al quale hanno concorso il 10 0[0 sugli utili dell'annata 1883 a forma degli statuti sociali, e gli interessi e rimborsi sui titoli a questa riserva applicati.

La riserva straordinaria aumentata essa pure degli interessi incassati sui titoli nei quali è impiegata risulta al 31 dicembre 1884 di lire 1,023,420.36.

Nel Bilancio che vi presentiamo il maggior valore su titoli di proprietà dello stabilimento dopo compensato il minor valore su quelli che ne presentavano, offre un'eccedenza della rilevante somma di lire 4,101,468.85, la quale

come già dettovi nei precedenti anni, non fa parte del conto Perdite e Profitti e figura perciò separatamente nel passivo del Bilancio.

Gli utili dell'annata 1884 depurati delle spese ammontarono a. . . . . L. 5,523,894.51
dalle quali dedotto l'interesse 6 0[0 pagato alle azioni in . . . . » 2,400,000. »

sul capitale sociale versato, si ha una rimanenza di utili di . . . . L. 3,123,894.51
cui aggiunto il saldo utili 1883, di . . . » 25,900.96

si forma un totale, di . . . . L. 3,149,795.47

Fatta la prelevazione di lire 312,389.45 per il 10 0[0 spettante alla riserva ordinaria su lire 3,123,894.51 utili netti dell'esercizio 1884, e le altre prescritte dallo statuto, secondo l'allegato che fa seguito al conto Perdite e Profitti, resta una somma di utili di lire 2,405,558 85.

Noi vi proponiamo di distribuire alle azioni L. 2,400,000, in ragione di lire 24 per ognuna a titolo di dividendo per l'esercizio 1884, e di portare il saldo di lire 5,558.85 a conto nuovo.

Dopo questa dimostrazione speriamo che al pari di noi sarete, o signori, soddisfatti del resultato di questo Bilancio il quale, dopo appurato di tutte le spese, elevato il fondo di riserva ordinaria a lire 10,103,748.38 e non computata nel conto Perdite e Profitti la maggior valuta che avevano i titoli da noi posseduti la quale, come già dettovi, ascendeva al 31 dicembre 1884 a lire 4,101,468.85, ci permette proporvi di dare fra interessi e dividendo 12 0[0 sulle lire 400 versate per ogni azione di lire 500.

Così larghi profitti sono in gran parte dovuti alle mutate condizioni dei mercati monetari esteri e più specialmente del nostro, dopo che l'illustre ministro, onorevole Magliani, con una previdenza che parve ardimento abolì il corso forzoso e reggendo le pubbliche finanze, ebbe fede prudente nella potenza virtuale e non peranche tutta esplicata della vita economica della nostra Italia.

Dobbiamo adesso con grande cordoglio rammentare la perdita fatta dal vostro Consiglio colla morte del cav. Antonio Rossi.

Eletto, tosto che fu costituita questa Società, ad amministratore, pratico fino dalla sua giovinezza negli affari commerciali, il suo consiglio, fatto sempre più sicuro dalla lunga esperienza, giovò sempre alla vostra Società.

Ripetendo oggi l'ultimo addio a questo egregio collega, spargiamo una lacrima e un fiore sulla sua tomba.

Cessano in quest'anno dal loro ufficio gli amministratori signori: Balduino comm. Domenico, Bassi nob. Gerolamo, Borri cav. Raffaello, Corsini march. Andrea Neri, Incisa merch. Cammillo, Spinelli cav. Luigi; ed ai termini delle disposizioni del Codice di commercio cessano pure dalle loro funzioni i sindaci, signori: Giacomelli comm. Giuseppe, Naldi cav. Raffaello, Chiocchini cavaliere Pietro; ed i supplenti, signori: Cini cav. Giovanni, Tabarrini avv. Cammillo.

Tanto gli amministratori, quanto i sindaci e supplenti uscenti di carica, possono essere rieletti.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1. Di presentare alla vostra approvazione il rendiconto dell'esercizio 1884 e le nostre proposte;

2. Di invitarvi a provvedere alla rinnovazione parziale del Consiglio, ed alla nomina dei tre sindaci e dei due supplenti.

DELIBERAZIONI.

1. Fatto l'appello nominale e constatata a termini dell'art. 37 degli statuti sociali la legale costituzione dell'assemblea, questa viene invitata a pronunciarsi sul disposto dell'art. 40 degli statuti stessi in cui è detto che « nei « casi previsti dall'art. 148 del Codice di commercio l'As- « semblea generale ha facoltà di eleggersi volta per volta « un presidente proprio ».

Sulla proposta di alcuni azionisti ed astenendosi il Consiglio dal votare, viene all'unanimità confermata la presidenza dell'Assemblea generale al signor marchese Andrea Neri Corsini.

2. Previa lettura della Relazione presentata dal Consiglio di amministrazione e dopo inteso il rapporto dei sindaci l'Assemblea approva unanime, salvo il Consiglio che dichiara di astenersi, la Relazione del Consiglio stesso ed i conti allegati che precedono.

3. L'Assemblea generale approva inoltre sulla proposta del Consiglio che il dividendo pel 1884 di lire 24 per Azione venga pagato a cominciare dal 25 febbraio.

Il presidente osserva che la disposizione dell'art. 21 dello statuto sociale, soddisfa alle prescrizioni dell'art. 123 del vigente Codice di commercio applicato colle disposizioni transitorie anche alle Società preesistenti, quindi non occorrendo veruna deliberazione in proposito invita l'Assemblea a procedere alla nomina degli amministratori e in pari tempo a quella dei sindaci e supplenti.

Eseguito lo spoglio delle schede segrete, riuscirono eletti ad amministratori per un biennio i signori: Balduino comm. Domenico, Bassi nobile Gerolamo, Borri cav. Raffaello, Corsini marchese Andrea Neri, Incisa marchese Cammillo, Spinelli cav. Luigi; a sindaci i signori: Giacomelli comm. Giuseppe, Naldi cav. Raffaello, Chiocchini cav. Pietro; ed a sindaci supplenti, i signori: Da Passano marchese Manfredo, Tabarrini avv. Camillo.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell'Alta Italia, nel mese di gennaio 1885, raggiunsero la somma totale di L. 8,967,619.05, non compresi quelli della navigazione sul Lago di Garda, il che corrisponde a L. 2,282.42 al chilometro, mentre nel gennaio del 1884 furono di L. 9,098,485.37, cioè di L. 2,408.28 al chilometro. Si ha quindi nel gennaio 1885 una diminuzione, in confronto dello stesso mese 1884, di L. 130,866.32, ossia di L. 125.86 al chilometro, che dobbiamo attribuirla alle ripetute interruzioni del servizio su qualche linea in causa della caduta delle valanghe di neve. Notiamo poi che i chilometri in esercizio nel gennaio 1885 erano 3929, mentre nel gennaio 1884 erano soli 3,778.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta

Italia a stipulare i seguenti contratti per la fornitura di 75 carrozze per viaggiatori e 43 bagagliai:

Colla ditta Fratelli Diatto di Torino: provvista di n. 10 carrozze di 1.a classe a L. 12,485 caduna: id. di n. 12 carrozze di 3.a classe a L. 5,700 caduna: id. di n. 29 bagagliai, di cui 10 a L. 4,150; 10 a L. 4,350 e 9 a L. 4,423 caduno.

Colla ditta Miani e Venturi di Milano: provvista di n, 10 carrozze di 2.a classe, a L. 8,700 caduna; id. di n. 23 carrozze di 3 a classe, di cui 12 a L. 5,794 e 11 a L. 6,480 caduna; id. di n. 14 bagagliai, di cui 9 a L. 5,190 e 5 a L. 5,600 caduno.

Colla ditta Grondona di Milano: provvista di n. 20 carrozze miste di 1.a e 2.a classe a L. 10,665 caduna.

><

La notte dall' 8 al 9 marzo, sulla linea ferroviaria Genova-Pisa, poco dopo il passaggio del treno diretto che da Genova va a Roma, circa le ore 2 e mezza antimeridiane, fra la stazione di Moneglia e quella di Deiva Marina, cadeva una grossissima frana, ostruendo completamente la strada.

Il muro che ripara la strada dalla caduta della terra e dei sassi, quantunque assai robusto, venne per lungo tratto atterrato. La linea è tuttora interrotta, quantunque si lavori febbrilmente allo sgombero, in causa della caduta di altre frane, che non solo rendono inutili i lavori di riparazione e di sgombero, ma ancora li fanno assai pericolosi. Essendo impossibile il trasbordo, si è disposto perchè i treni diretti 1 e 3 siano limitati a Sestri Levante, e 2 e 4 a Spezia. I treni omnibus vengono limitati a Deiva da una parte ed a Moneglia dall' altra. Il servizio merci a piccola velocità è limitato a Spezia e a Chiavari; quello a grande velocità a Deiva da una parte ed a Moneglia dall'altra.

><

Il Consorzio costituito fra i comuni di Fossano, Mondovì e Ceva, per la costruzione e l' esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Fossano a Ceva per Mondovì, aveva assunto l' obbligo di provvedere alla costruzione dell' intera linea nel termine di tre anni a cominciare dalla data della concessione, e questo termine scadrebbe col 12 luglio p. v.

Il primo tronco della linea, da Fossano a Mondovì, venne completamente eseguito e da alcuni mesi se ne fa l' esercizio. Pel secondo tronco, da Mondovì a Ceva, le cose procedettero invece ben diversamente. La Ditta Rasini, subconcessionaria della ferrovia, dichiarò al Consorzio che essa per ragioni finanziarie e di convenienza non intendeva di eseguire i lavori del tronco medesimo. La mancanza della Ditta Rasini agli obblighi assunti pone il Consorzio in serio imbarazzo; epperò esso ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè gli sia accordato un altro termine per la ultimazione dei lavori, non essendogli possibile, per le creategli difficoltà, che i lavori stessi possano compiersi nel termine fissato dall' atto di concessione della linea.

><

Sappiamo che S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio ha appoggiato presso il Ministero dei lavori pubblici una domanda della ditta Polla Carlo, esercente la industria della fabbricazione dei laterizi nel circondario di Voghera, con la quale, allo scopo di potere efficacemente combattere la concorrenza su di una parte delle piazze italiane dei laterizi di Marsiglia, chiede che, stabilito un minimo movimento di 500 vagoni all'anno, si fissi una percentuale di abbuono progressivo di 500 in 500 vagoni, fino al massimo di 1500 vagoni all'anno, nella stessa misura e forma già accordate ai trasporti delle derrate alimentari colla tariffa n. 50 a piccola velocità accelerata.

><

Ci scrivono da Venezia che a cura di quell'ufficio del Genio civile sono stati completamente ultimati nel decorso mese di febbraio i rilievi di campagna, sia altimetrici che planimetrici, del tronco da Casarsa a Spilimbergo, della linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona. Si è già posto mano con attività ai lavori di tavolo onde poter compiere al più presto il progetto di appalto.

><

Sappiamo che la Società delle ferrovie complementari ha studiato e sottoposto all' approvazione governativa un nuovo piano della stazione di Laveno (linea Como-Varese-Laveno) col quale oltre ad altri apprezzabili vantaggi si ottiene quello principalissimo di avvicinare il fabbricato passeggeri all'abitato di Laveno ed al Lago.

><

Siamo informati da Foggia che, qualora la Impresa dei lavori di costruzione della ferrovia da Foggia a Manfredonia metta dell'energia nel proseguimento dei lavori medesimi, la linea potrebbe venir aperta allo esercizio entro il prossimo mese di maggio. Sono già compiuti i movimenti di terra e le opere d' arte minori. Pressochè ultimate sono le case cantoniere e le opere speciali. La posa dell'armamento è finita su tutta la linea e solo sono alquanto arretrati i fabbricati delle stazioni.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni intorno ad affari concernenti le strade ferrate:

a) Ritenne che possa essere approvato il progetto per le provviste e lavori occorrenti all' armamento del tronco ferroviario San Donà-Portogruaro, della ferrovia Mestre-Portogruaro, e che convenga affidarne l' esecuzione alla Società Veneta per Imprese e Costruzioni appaltatrice degli altri lavori del tronco. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 535,000 ripartita come segue: Provvista e messa in opera della ghiaia L. 267,953.13; provvista e messa in opera dei legnami L. 151,772.03; posa dell' armamento e dei meccanismi fissi L. 51,057.77; chiusure dei passaggi a livello e lavori diversi L. 16,130.61; a disposizione dell'amministrazione governativa L. 48,086.46;

b) Opinò potersi approvare il progetto presentato dall' amministrazione delle Ferrovie Romane per l'appalto della fornitura di n. 6 locomotive a sterzo con tender a tre assi, occorrenti per le ferrovie complementari, e che sia da accogliere la offerta presentata dalla ditta Borsig di Berlino per assumere la detta fornitura;

c) Avvisò potersi ammettere la maggiore spesa occorrente per la costruzione della stazione di Viterbo formante parte del tronco Viterbo-Montefiascone (linea Viterbo-Attigliano) derivante dal nuovo progetto speciale compilato per la stazione medesima;

d) Espresse il parere che anche agli effetti della dichiarazione per le espropriazioni a causa di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto modificato, presentato dall' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia per la esecuzione dei lavori di sistemazione del rivo Urana presso la stazione di Tarcento sulla linea Udine-Pontebba.

><

Sappiamo che il sig. sindaco di Milano ha nuovamente raccomandato al Ministero dei lavori pubblici che siano affidate agli stabilimenti di quella città delle forniture di materiale ferroviario, onde poter provvedere di lavoro una gran massa di operai, i quali, in causa dell'attuale crisi industriale, versano nella più squallida miseria.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha aggiudicato alla Ditta Pignocco, di Torino, 250 garette per guardiani, ed alla ditta Bonardi di Alessandria, altre 100 garette pure per guardiani.

Ha poi approvati i seguenti progetti d' appalto:

Per la costruzione di un padiglione isolato ad uso caffè nella stazione di Albissola (L. 8,000); pei lavori d' ampliamento del fabbricato-passeggeri e per la costruzione di cessi isolati alla stazione della Maddalena (Cuneo) (L. 8,500); per la costruzione d' una nuova officina pel rialzo dei veicoli a Sampierdarena (lire 50,000); per la costruzione d' un magazzino merci a Rapallo (L. 17,500); per la costruzione d' una nuova linea di collegamento fra Sampierdarena e la stazione marittima di Genova (L. 115,000).

Quanto prima, infine, verrà pure tenuto un appalto per la fornitura e posa in opera dei serramenti in legno occorrenti pei fabbricati costituenti il primo lotto delle nuove officine di Torino.

><

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzato di fissare a tre anni la durata dei contratti pei servizii delle Agenzie di città a Milano e Genova, pei quali occorrerà indire prossimamente le relative gare, dappoichè i contratti colle Imprese attuali scadono col 30 giugno prossimo.

><

Lo stesso Consiglio ha sottoposto all'approvazione in linea tecnica del Ministero dei lavori pubblici il progetto di ampliamento della stazione di Cassano, lungo la linea Milano-Venezia. Il preventivo allegato al progetto prevede una spesa di L. 135,000. I lavori proposti sono indispensabili per provvedere al sempre crescente movimento di merci che si verifica in quella stazione ferroviaria.

La predetta somma di L. 135,000 è ripartita nel seguente modo: movimento di terra L. 12,000; manufatti e fabbricati L. 97,000; armamento e meccanismi L. 26,000.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici per le sue decisioni apposita relazione nella quale viene trattata la questione di massima delle chiusure per passaggi a livello pedonali e per quelli privati.

><

Diamo le informazioni promesse nel *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto d' appalto de tronco da Settingiano a Marcellinara della linea di 2.a categoria dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi.

L' andamento planimetrico di esso tronco risulta costituito da m. 3489.78 di rettifili e da m. 1177.72 di tratti in curva con raggio variabile fra un minimo di m. 300 ed un massimo di m. 800.

L' andamento altimetrico è formato da m. 2940.50 in ascesa, da m. 970 in discesa e da m. 757 in orizzontale. Le livellette in ascesa si suddividono: in m. 1,480 in pendenza da 0 a 10 per mille; in m. 347 da 10.01 a 15; in m. 438.50 da 15.01 a 20; e da m. 675 da 20.01 a 25. Le livellette in discesa hanno inclinazione variabile fra m. 0.01 e m. 5 per mille.

L' opera più interessante da costruirsi lungo il tronco è la galleria denominata Marcellinara della lunghezza di m. 2560 da scavarsi nei gessi cristallizzati.

Altre opere importanti progettate sono due ponti, il primo obliquo, della luce di m. 20, sul retto, da costruire sul torrente Fallaco 2.o; e l'altro della luce di m. 15 da impiantarsi sul torrente Fallaco 1.o.

Le opere minori sono 10, e consistono in acquedotti di luce compresa fra m. 1 e m. 1.50.

Nel progetto del quale parliamo è compresa la costruzione della stazione di Marcellinara, nella quale sono proposti i seguenti fabbricati: pei viaggiatori, pei cessi, la tettoia delle merci, il piano caricatore scoperto ed il rifornitore.

Per l' alloggio del personale di sorveglianza della strada sono previste n. 4 case cantoniere e n. 2 garette; e per mantenere libere le comunicazioni delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sono progettati n. 4 passaggi a livello.

L'armamento della via sarà da eseguirsi con rotaie in acciaio Bessemer della lunghezza di m. 9 collegate a giunto sospeso.

Il costo complessivo del tronco è preventivato in L. 4,100,000, che corrisponde in media a L. 878.414 a chilometro. I lavori e le provviste comprese in appalto, sono valutate in L. 3,667,536, e la somma a disposizione dell'Amministrazione governativa per appalti speciali e per imprevisti è presunta di L. 432,464.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 2 marzo 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Ampliamento della stazione di Roccasecca per l' innesto nella medesima della nuova linea di Avezzano.
2. Ricostruzione del servizio merci alla stazione di Rosignano (linea Maremmana).
3. Costruzione di muretti a secco per chiusura di un tratto della linea Maremmana.
4. Miglioramento e sistemazione dei locali e binari della stazione marittima di Livorno.
5. Estensione del freno a vuoto Hardy ad altri veicoli e locomotive.
6. Acquisto di locomotive a sterzo, di vernici, di lamiere di rame, di piombi per bollare vagoni, di cuoiami e cinghie di cuoio, e di ghisa e pietrisco.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto d'appalto per la costruzione della stazione di Ascoli (ferrovia Ascoli-San Benedetto).

Domanda Impresa Morello per proroga 6 mesi termine compimento tronco Bologna-San Giovanni in Persiceto della ferrovia Bologna-Verona.

Perizia di lavori addizionali alle opere di difesa frontale a sinistra di Po, in San Stefano al Corno (Milano).

Progetto d'appalto per manutenzione triennale strada nazionale Bellunese n. 8.

Dichiarazione di pubblica utilità dell'allargamento della via maestra in Bajo (Torino).

Id. di condottura acqua potabile in Pieve Teco (Porto Maurizio).

Id. prolungamento muri di difesa del ponte di Fiume Torto (Palermo).

Id. sistemazione di via del Popolo in comune di Atessa (Chieti).

Id. Allargamento di piazza Garibaldi in Casarano (Lecce).

Progetto di costruzione d'un passaggio a livello e due stradelle laterali lungo ferrovia Palermo-Porto-Empedocle.

Progetto di maggiori lavori per la costruzione della stazione di Moretta lungo linea Airasca-Cavallermaggiore.

Domanda di allargamento di via Torino, in Grugliasco (Torino).

Progetto d'appalto lavori difesa frontale nell'arginatura di Po in Bergantino (Rovigo).

Id. per la quinquennale manutenzione opere di verde a sinistra d'Adige (circ. idraul. d'Este).

Id. di costruzione d' un pennello a difesa della testata del molo meridionale nel porto di Palermo.

Perizia maggiori lavori intesi a trasformare in Stazione la fermata di Macherio lungo la ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.

Atti di collaudo pei lavori di riparazione al ponte sul Picena lungo la strada nazionale Cagliari-Terranova.

Domanda Campos, accollatario del tronco n. 9 della ferrovia Roma-Sulmona per essere esonerato dall' obbligo della posa dell'armamento.

Atti di liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Bossi lungo i tronchi I e II della ferrovia Novara-Varallo.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto gennaio 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 17 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4220.98							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di gennaio . . . . . m. l.	3368.00	3056.12	2247.13	2922.95	2088.80	371.11	1421.45
Idem. eseguita a tutto il mese di dicembre . . . . »	3160.49	2811.57	2001.63	2695.42	1847.83	279.52	1256.71
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di gennaio . . . . . m. l.	207.51	244.55	245.50	233.53	240.97	91.59	164.74
Restano da perforarsi m. l. 852.98							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	560.—	434.—	527.—	406.—	350.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	561.45	299.85	264.85	235.85	249.85	166.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	680.—	324.—	247.—	262.—	231.—	116.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve.	866.—	782.50	650.50	752.50	589.—	470.50	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in gennaio . . . . m. l.	2857.45	2106.85	1736.85	1927.85	1666.35	1216.85	—
Perforazione eseguita a tutto dicembre . . . . »	2571.05	1866.50	1537.50	1661.85	1482.15	1065.85	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di gennaio . . . m. l.	313.40	240.35	199.35	263.—	184.20	151.—	—
Restano da perforarsi m. l. 5.460.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2 e 8 e Finestra della Pieve . . »	272.41	272.41	272.41	93.80	93.80	93.80	270.91
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in gennaio m. l.	1009.56	1009.56	1009.56	830.95	830.95	830.95	1008.06
Perforazione eseguita a tutto dicembre . . . . »	985.56	985.36	985.56	830.95	830.95	830.95	981.06
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di gennaio . m. l.	24.—	24.—	24.—	—	—	—	27.—

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di gennaio { 1° tronco . . . . L. 9,402,711.27
2° id. . . . . » 5.956,593.—

Totale L. 15,359,304 27

Importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre { 1° tronco . . . . L. 8,667,618.55
2° id. . . . . » 5,512,478.— } » 14,180,096.55

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di gennaio pei due tronchi . . . . L. 1,179,207.72

Giornate di operai impiegate nel mese di gennaio { 1° tronco . . . . N. 103.526.—
2° id. . . . . » 60.886.—

Totale N. 164.412.—

Media giornaliera delle giornate di operai in gennaio N. 5,303.61.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di lavori complementari nella stazione marittima di Venezia.

Progetto impianto binario di salvamento presso stazione Comitini (Ferr. Sicule).

Progetto di massima per difesa di un tratto della strada nazionale Lucca Rovere.

Progetto per l'impianto nuovo binario e copertura tratto torrente Merla alla Stazione di Bergamo.

Progetti per aggiunta e prolungamento di binari nelle stazioni di Fiorenzuola e San Donnino, linea Piacenza-Bologna.

Progetto d'appalto per fornitura di 4 deviatoi nelle stazioni ferrovia Cajanello-Isernia.

Progetto riformato di un locale di ricovero di case cantoniere lungo la strada nazionale Cagliari-Terranova.

Andamento generale strada n. 20, provinciale Chiantigiana colla Valdarnese.

Modificazioni ed aggiunte al progetto ferroviario di circonvallazione di Milano.

Progetto definitivo tronco Genova-Acqui (ferrovia Genova-Acqui-Asti).

Andamento generale strada n. 162 (Massa).

Andamento generale strada n. 159 (Massa).

Domanda Fabbri per concessione tratto di spiaggia a Nervi allo scopo d'eseguire opere.

Progetto per lavori riscavo e sistemazione derivante di colmata principale (Caserta).

Progetto per lavori di riparazione all'argine circondario della salina di Comacchio (Ferrara).

Progetto d'una nuova sfaciatura nell'argine sinistro primo diversivo di Ombrone (Grosseto).

Domanda Trotti-Bentivoglio per occupazione zona di spiaggia lacuale a San Giovanni di Bellaggio (Como).

Domanda delle Società riunite di Navigazione sul Lago di Como, per occupazione d'un tratto d'area lacuale a Torno.

Domanda del Consorzio 1° d'Agno, a sinistra, per classifica in seconda categoria di quelle opere idrauliche dalla chiavica Bonomo alla località Pilone (Vicenza).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Benevento-Avellino. — La costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra le Stazioni di Altavilla e Benevento, lungo metri 13,984 53 fu al Ministero definitivamente aggiudicata al signor Ceas Giulio col ribasso del 2.93 0[0 sul prezzo già ridotto a L. 2,659,277.28.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Novara, avrà luogo il 24 marzo il definitivo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, lungo m. 7,940. Importo ridotto a L. 1,653,155 41. Dep. provv. L. 78,000; cauzione definitiva L. 156,000.

— Lo stesso giorno e nelle medesime località avrà pur luogo il definitivo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della detta ferrovia Gozzano-Domodossola, compreso fra Ornavasso e Piedimulera, lungo m. 14,360. Importo ridotto a L. 2,706,767.88. Cauz. provv. L. 110,000; defin. L. 220,000 (Vedi i n. 3, 6 e 9 del *Monitore*).

Linea Colico-Sondrio. — Nei giorni scorsi una Commissione di funzionari delle ferrovie e governativi ha fatto una visita di ricognizione alla nuova linea da Colico a Sondrio, la cui costruzione è tanto avanzata che si ritiene di poterla aprire all'esercizio fra qualche mese.

Per un certo tempo, e cioè finchè non sarà costruita anche la Lecco-Colico, la nuova linea si troverà affatto isolata.

I vagoni e le macchine dovranno esservi mandati per la via del lago, caricati su barche.

Ferrovia Genova-Acqui-Asti. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici in una delle ultime sedute ha approvato il primo tronco della ferrovia da Genova ad Acqui.

Il tracciato approvato fra i varii presentati dall'ingegnere Gianbastiani fu il basso, colla variante però della stazione di Molare la quale prolunga così il percorso di un chilometro. La seconda parte del tracciato da Acqui ad Asti non fu ancora dal Ministero trasmessa all'esame del Consiglio superiore.

L'apparecchio Siccardi. — Nell'ultimo numero del *Monitore* abbiamo riferito un articolo del *Popolo Romano* che constatava la piena riuscita degli esperimenti fatti di questo nuovo apparecchio per l'allacciamento dei veicoli ferroviari. A complemento di quelle notizie aggiungiamo ora che il 25 febbraio scorso si fece un secondo esperimento, che valse a pienamente e definitivamente confermare la già constatata bontà ed applicabilità del sistema.

Risulta infatti che in questo secondo esperimento, che ebbe luogo pure sulla linea Roma-Frascati, al massimo della pendenza verso Frascati (31 per mille) si spezzò lo attacco centrale, ed il nuovo sistema di attacco sussidiario funzionò istantaneamente; il treno, composto con tutto il numero di veicoli possibile sul tratto di linea Roma-Frascati, non solo non venne punto tagliato malgrado il violento strappo, ma proseguì il viaggio, senza che si sentisse la menoma scossa. Una così ardita manovra non erasi nemmeno potuta fare a Firenze.

Erano presenti i regi commissari, gl'ispettori ed il personale capo ferroviario della stazione di Roma — e furono tutti concordi nell'ammirare la perfezione del nuovo sistema dell'inventore.

Conferenze ferroviarie — Nel giorno 25 corr. e seguenti si terrà in Roma, in una delle ampie sale del l'albergo dell'Europa, un'adunanza generale di tutti i delegati delle ferrovie italiane ed estere compartecipanti alla Lega ferroviaria italo-germanica.

Alle accennate conferenze prenderanno parte i direttori delle singole ferrovie unitamente ad ispettori dei rispettivi servizi commerciali, e vi si tratterranno alcune questioni importantissime, relative specialmente alla riforma generale delle tariffe.

All'ordine del giorno della discussione sono pure inscritte le questioni relative alla tassazione dei treni speciali di derrate alimentari proposti dalla ditta Cirio, ed agli accordi, in parte intervenuti, sulla formazione di una convenzione e regolamenti riguardanti i trasporti in servizio italo-svizzero, italo-germanico ed italo-boemo.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il parere che possa ritenersi regolarmente e definitivamente costituito il Consorzio fra i Comuni interessati alla costruzione di una ferrovia da Alessandria ad Ovada per la Valle dell'Orba, giusta il decreto della Deputazione provinciale di Alessandria portante la data del 13 novembre 1884.

Della predetta ferrovia venne fatta al Ministero dei lavori pubblici, a nome del Consorzio, formale domanda di concessione a norma della legge 29 luglio 1879, mediante la sua inscrizione fra le linee della quarta categoria.

Secondo il progetto studiato dalla Società Veneta di pubbliche costruzioni, che ha servito di base alla costituzione del Consorzio, la linea, staccandosi dal binario d'Acqui, a due chilometri da Alessandria, misurerebbe chilom. 30.50 di nuova costruzione sino ad Ovada, toccando Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Predosa e Roccagrimalda. Il costo totale salirebbe di L. 2,911,900 e cioè L. 95,378 per chilom.

Succursale dei Giovi. — Nella seduta di venerdì 5 corrente la Camera dei deputati approvando l'art. 18 della legge sulle Convenzioni (che nel primo disegno di legge della Commissione figurava col numero 15), stabiliva che

la Succursale, finora classificata in seconda categoria, debba passare in prima. La conseguenza di questa variante si è, che i corpi locali, specie le Provincie, vengono esonerati da qualunque contributo di spesa, e che la detta ferrovia viene considerata come di prima importanza nazionale.

Ferrovie interprovinciali Ferrara-Modena-Comacchio. — Scrivono da Ferrara al *Corriere della Sera*:

Il compromesso ch'era stato votato colla Società Veneta per la costruzione delle ferrovie interprovinciali Ferrara-Modena e Ferrara Comacchio per ora è andato a monte nel determinare la garanzia che doveva prestare la Società imprenditrice, la quale è ferma sulle 200.000 lire mentre il Consiglio ne richiede 500,000. Probabilmente il contratto si rescinderà, stante altre divergenze non indifferenti.

Un altro progetto fu presentato al banco della presidenza. Pare sia dell'ing. Cavalieri-Ducati, che si dimise da consigliere in una delle ultime sedute perchè l' aula rimase vuota mentre discuteva l'art. 4 del compromesso che minaccia di naufragare.

Ferrovia del Sempione. — Leggiamo nel *Commercio* di Genova:

Il giornale *Il Merkur*, scrive che per informazioni positive può annunziare la sicura effettuazione del traforo del Sempione. La linea si costrurrebbe senza il concorso dello Stato e sotto l' alta direzione del Comptoir d' Escompte di Parigi secondato dalle più importanti Case bancarie di Francia e Svizzera. Il Paris-Lyon verserebbe una somma di 40 milioni.

Vedremo se quest' opera importante e che interessa tanto il commercio italiano, sarà effettuata senza oneri per l' Italia. Se così fosse non avremmo che a rallegrarcene.

Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. — La Deputazione provinciale di Torino deliberò di proporre al Consiglio provinciale la concessione di un sussidio chilometrico di L. 10,000 per la costruzione del tronco di ferrovia economica Rivarolo-Castellamonte, pel quale il comune di Castellamonte ha votato L. 100,000.

Si attendono ora le deliberazioni della città di Torino e del Governo; la prima per un sussidio di pari natura, la seconda per l' erogazione di L. 1000 al chilometro per anni 35 a termine di legge.

Ferrovia funicolare a Bergamo. — Si sta costituendo in Bergamo un Comitato, il quale avrebbe per iscopo di promuovere e favorire la costruzione e l'esercizio d' una funicolare che dalla piana città metterebbe capo in città alta.

I vantaggi che da essa deriverebbero a tutti, e specialmente ai proprietari di negozi e case in città alta, sono molti ed evidenti, auguriamo quindi un felice esito dell' utile intrapresa.

Servizio ferroviario. — *Supplemento di tariffe.* — In seguito ad accordi presi dalle ferrovie Alta Italia colle Amministrazioni delle ferrovie estere corrispondenti, a cominciare dal giorno 10 corrente mese, entrò in vigore pel servizio diretto italo-belga un primo supplemento contenente alcune modificazioni ed aggiunte alle vigenti tariffe.

— *Esposizione Generale di Budapest.* — L' Amministrazione delle S. F. A. I, in seguito ad accordi presi colle Strade ferrate Romane e Meridionali, ha disposto che pel viaggio degli invitati, espositori e giurati, nonchè pel trasporto del bestiame, degli oggetti ecc., destinati alla sezione internazionale dell'Esposizione generale ungarica di Budapest, saranno da applicarsi, per il solo percorso italiano ed a cominciare dal 1° corrente, le speciali tariffe ridotte che sono per la percorrenza sulle reti dell'Alta Italia quelle n. 17 e 18 per i trasporti a grande velocità, e la tariffa speciale *B* per i trasporti a piccola velocità.

Agli invitati, espositori e giurati, verso presentazione della prescritta carta di riconoscimento, le stazioni rilascieranno un biglietto a prezzo ridotto del 30 0[0 per quelle di Cormons o Pontebba, ove i medesimi dovranno rifornirsi di regolari biglietti per l'ulteriore percorso.

Egualmente le nominate stazioni di Cormons e Pontebba distribuiranno biglietti colla menzionata riduzione pel viaggio di ritorno, contro esibizione della carta di riconoscimento, portante la prescritta dichiarazione che il titolare è intervenuto all' Esposizione di cui trattasi; e qualora in esse stazioni mancasse il tempo pel rilascio di tali biglietti, quella di Udine resta autorizzata al rilascio stesso, avvertendo che nel caso i viaggiatori ivi giungessero senza biglietto per non aver potuto ottenere la riduzione al transito, sarà da regolarizzarsi il percorso Pontebba o Cormons-Udine a tariffa ridotta.

Le spedizioni degli animali, degli oggetti, dei prodotti, ecc., *saranno da effettuarsi esclusivamente da ferrovia a ferrovia ed in affrancato fino al transito*, emettendo contemporaneamente pel trasporto dal transito a Budapest le *Note d'affrancazione* prescritte pei trasporti ordinari, attenendosi alle norme stabilite dall'art. 8 dell'ordine di servizio n. 164-1883

Le spedizioni di ritorno verranno pure eseguite in affrancato fino al transito, e dal transito a destinazione saranno fatte proseguire sia con *Nota d'affrancazione*, sia in porto assegnato.

Tanto pel trasporto di andata come per quello di ritorno, le spedizioni dovranno essere scortate dalle *Note descrittive* mod. 2 e 3 prescritte dal citato ordine di servizio, senza di che saranno tassate a tariffa intiera.

Con altro ordine di servizio verranno precisati i termini di tempo pei trasporti d'andata e quelli per i trasporti di ritorno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Togliamo dalla *Gazzetta Ticinese*:

Il 25 febbraio è trascorso il termine per la conversione delle obbligazioni della ferrovia del Gottardo. Le obbligazioni presentate per la conversione sono straordinariamente numerose, non solo in obbligazioni della seconda serie, ma anche delle altre serie; secondo un dispaccio privato del *Giornale di Francoforte*, specialmente le obbligazioni della quarta serie furono presentate per una somma importante per la conversione.

— Nel processo contro la Società in accomandita Favre, circa alla costruzione del gran tunnel, a quanto annuncia il *Luzerner-Tagblatt*, il presidente del tribunale supremo dott. Attenhofer in Lucerna ha emesso il seguente parere per incarico della Direzione della ferrovia del Gottardo sui seguenti due quesiti: 1.° È ammissibile, secondo il diritto lucernese o secondo il diritto comune, che il caldo sviluppatosi durante la costruzione del tunnel del Gottardo sia considerato, come viene accampato dalla parte Favre nei suoi atti del processo, come *vis mayor* (forza maggiore) o come *casus* (contingibilità). 2.° Può, in base ai dispositivi della convenzione, l'impresa Favre essere autorizzata a chiedere un indennizzo dalla Società della ferrovia del Gottardo a motivo del sopravvenuto caldo?

Il sig. Attenhofer si pronuncia contrario ad amendue queste pretese dell' impresa Favre.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici della Repubblica francese presenterà quanto prima alla Camera dei deputati un progetto di legge relativo alle ferrovie complementari non menzionate nelle convenzioni. Queste linee hanno un percorso di circa 1800 chilometri. Il progetto però non include che un' enumerazione di dette linee, e quando si tratterà d' intraprenderne l'esecuzione bisognerà domandare alla Camera con un progetto di legge la dichiarazione di utilità pubblica.

Ferrovie russe. — Il *Messaggero ufficiale* annunzia che fino dal 30 dicembre scorso è stato aperto regolarmente al pubblico servizio il tronco della ferrovia Vilna-Revuo, tra la Stazione di Vilna (ferrovia da Varsavia a

Pietroburgo) per Lounivets e la Stazione di Puisk (ferrovia Zabino-Puisk) sopra una lunghezza di 348 verste.

— L'*Herold* di Pietroburgo riferisce che si progetta di incominciare nell'estate del corrente anno la costruzione della ferrovia Romny-Krementschug.

Questa linea, partendo da Romny, passa per Cherol e giunge a Krementschug attraversando il governo di Poltawa in modo da tagliarlo in due parti uguali.

La lunghezza complessiva della linea è di 198 *werste* ossia 212 chilometri, e le spese di costruzione, comprese anche quelle per l'acquisto del materiale rotabile, furono calcolate in otto milioni di rubli.

Ferrovie degli Stati Uniti d'America. — La *Railroad Gazette* pubblica il rendiconto delle riscossioni delle 84 principali ferrovie di quell'immenso Stato per l'anno 1884 a confronto col 1883.

Nel 1884 le ferrovie esercitate presentavano la lunghezza di 62,847 miglia, contro 59,713 nel 1883.

Gl'introiti durante l'esercizio del 1884 ascesero a dollari 410,536,791, contro 426,893,262 nel 1883.

Da queste statistiche risulta che ad onta delle tre miglia e più di ferrovie aperte all'esercizio durante lo scorso anno gl'introiti diminuirono a confronto del 1883 di dollari 16,356,471, il che rappresenta in media il 3 per cento annuo.

Questi risultati concordano perfettamente con quanto si osservava nel *Monitore* del 4 febbraio u. s. circa la crisi che attraversano attualmente le ferrovie americane.

Ferrovia Suakim-Berber. — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* da Malta:

Sono stati di passaggio in questi giorni due grossi vapori mercantili con materiale ferroviario per la progettata ferrovia tra Suakim e Berber.

Si assicura che, pel trasporto del materiale occorrente, siano stati già noleggiati trenta grossi vapori.

Notizie Diverse

Un esperimento ferroviario. — In questi giorni, nel terreno adiacente alla via Casilina (Roma), a pochi chilometri fuori di Porta Maggiore, vennero fatti alcuni esperimenti circa l'impiego della ferrovia, sistema Lartigue, e la sua applicabilità a trasporti di diversa specie per uso militare.

La ferrovia, sistema Lartigue, appartiene alla categoria delle ferrovie a rotaia unica, sospesa.

La trazione si opera od a braccia di uomini messi in forza per mezzo di funi, o con un quadrupede da tiro, o con una o più pariglie di quadrupedi da tiro.

Quando la linea è stabilita in terreno con pendenze inferiori al cinque per cento, e sul quale i quadrupedi possono camminare comodamente, una pariglia di forti cavalli può trainare, al passo, da quattro a cinque tonnellate di materiali, collocati in casse o corbelli, in ragione di un quintale per ogni cassa.

Aumentando le pendenze diminuisce rapidamente il carico. È quindi necessario spezzare il treno in più parti.

L'*Italia Militare*, dando conto dell'esperimento, dice che il nuovo sistema non potrà riuscire utile per gli usi militari, a causa delle *oscillazioni*.

Cavo sottomarino tra Palermo e Napoli. — La Camera di commercio di Palermo ha fatto pervenire al Ministero e ai due rami del Parlamento questo voto:

« Che sia presentata al Parlamento della Nazione una legge la quale conceda un cavo diretto sottomarino tra Palermo e Napoli, come l'unico mezzo idoneo a stabilire invariabili le comunicazioni telegrafiche tra la Sicilia e il continente.

« La Camera ha deliberato altresì, di raccogliere a questo voto le adesioni di tutte le consorelle dell'isola, parimente interessate al provvedimento che s'invoca, e di affidare questo voto collettivo allo appoggio della deputazione siciliana, la quale, eccitata dalle locali rappresentanze del commercio, certamente si appresterebbe a rappresentare, innanzi il potere legislativo della Nazione, anche per iniziativa parlamentare, un interesse collettivo di questa isola, come i sardi, i toscani, i piemontesi, i lombardi e i napoletani, in tempi remoti e vicini, hanno saputo lodevolmente fare, ottenendo leggi di giustizia e di favore nello interesse giusto e bene inteso delle regioni che rappresentano ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari nella scorsa settimana, furono rappresentati degnamente dalle azioni della Società delle Meridionali, le quali diedero luogo ad attive transazioni, e con tale favore, da spingersi da 698 a 717; le obbligazioni relative rimasero ferme sul 315.50; i Boni a 553.

Anche in questa settimana, le azioni Palermo-Trapani si tennero abbastanza bene al prezzo di 448 e 449; le obbligazioni relative in oro a 318; le altre in carta a 314. Ebbero prezzi nominali: le Centrali toscane a 509, le Pontebbane a 484; le Meridionali austriache a 312; le azioni Ferrovie Romane a 125.

CONVOCAZIONI

Società anonima Adriese di costruzioni meccaniche. — Assemblea generale straordinaria degli azionisti il 25 marzo, alle ore 10 ant., alla sede della Società in Adria, per proposta dell'amministratore per aumento del capitale sociale, nomina di un sindaco effettivo in sostituzione del dimissionario cav. Anacleto Rossati.

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 26 marzo 1885, ad un'ora pom., nel palazzo della Borsa di Torino, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci; votazione del bilancio e determinazione del dividendo; elezione di quattro amministratori e due supplenti; elezione di tre sindaci e due supplenti.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 27 marzo, alle ore 2 pom., in via Bufalini, n. 24, Firenze, per resoconto annuale del Consiglio d'amministrazione, relazione dei sindaci, presentazione e approvazione dei conti dell'esercizio 1884, rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, nomina dei sindaci e supplenti per l'anno 1885.

Società anonima della Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 27 marzo, alle ore 4 pom., in via Bufalini, n. 24, Firenze, per resoconto annuale del Consiglio di amministrazione, relazione dei sindaci, presentazione e approvazione dei conti dell'esercizio 1884, rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, nomina dei sindaci e supplenti per l'anno 1885.

Società di navigazione a vapore Puglia in Bari. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 29 marzo nella sala del palazzo municipale di Bari per relazione dei sindaci sul bilancio 1884, discussione ed approvazione del suddetto bilancio, nomina di due consiglieri d'amministrazione, nomina di tre sindaci e due supplenti, lite Micalopulo, relazione e provvedimenti in ordine all'incendio.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Assemblea generale il 30 marzo alla sede della Compagnia, via del Corso, 374, piano 1.°, Roma, per relazione del Consiglio di amministrazione, presentazione del bilancio consuntivo del 1884 e relative deliberazioni, rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione, nomina dei sindaci e supplenti per l'anno corrente.

VERSAMENTI

Società generale per le ferrovie complementari (*sede in Roma*) — Gli azionisti sono invitati ad eseguire il versamento dell'ottavo decimo sulle loro azioni, ossia: L. 25 da versarsi entro il 27 marzo 1885.

Il versamento dovrà essere eseguito presso il Banco di Roma (via del Corso n. 237), il quale ne rilascierà quietanza sui titoli stessi.

Agli azionisti morosi saranno applicate le disposizioni dell' art. 8 del vigente statuto sociale, approvato con R. decreto 20 giugno 1881.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Città di Genova (17 marzo, 1.a asta). — Pavimentazioni diverse nell' interno della città, per la somma di L. 110,000. Deposito L. 11,000 a garanzia del contratto, e L. 800 per spese d' incanto; fatali il 6 aprile.

Direzione delle costruzioni del terzo Dipartimento marittimo in Venezia (18 marzo, 1.a asta). — Provvista di legno pino larice in bagli e legno pino cirmolo in tavole, per la presunta complessiva somma di L. 46,052.35. Dep. L. 4,600; fatali 8 aprile.

Direzione del Genio militare di Torino (19 marzo, 1.a asta). — Lavori per costruzione di un corpo di fabbrica ed accessori per l'ampliamento della caserma della Cernaia in Torino, per la somma di L. 680,000, da ultimarsi in giorni cinquecento. Dep. L. 68,000; fatali 4 aprile.

Prefettura di Salerno (18 marzo, 1.a asta). — Appalto per l' esecuzione di tutte le opere e provviste per la sistemazione del tronco del canale di bonificamento del Vallo di Diano, denominato Fossato Maggiore, tra l' attuale ponte in legno sulla via Filo e m. 279.74 a monte dell' altro ponte in legno sulla via Cutura, della lunghezza di m. 2174.03, non che per la sistemazione del fosso di scolo denominato Lontrara delle Taverne, dal suo sbocco nel Fossato Maggiore presso il detto ponte Cutura e m. 1247.07 sopracorrente al ponte Prato delle Canne, della lunghezza di m. 2524.65, per la presunta complessiva somma di L. 48,200, delle quali L. 40,160 a base di asta e soggette a ribasso. Cauzione provv. L. 2,000; definitiva il decimo del prezzo netto delle opere d' appalto. Fatali a 15 giorni.

Ospizio di Oropa - Biella (19 marzo, 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione di parte della nuova chiesa in Oropa giusta il progetto dell' architetto Galetti, in ribasso al prezzo d'asta di L. 140,000. Cauzione provv. L. 5,000; def. L. 10,000.

— Appalto della costruzione di padiglione in prolungamento dell' ala di fabbricato a destra entrando nell'Ospizio di Oropa, giusta il progetto dell' ing. cav. Ferrante, in ribasso al prezzo di L. 70,000. Cauzione provv. L. 3,000; def. L. 6,000. I fatali per entrambi gli incanti scadono il 24 marzo. Avverandosi una seconda asta questa avrà luogo il 30 stesso mese. Oltre alla cauzione provvisoria, i concorrenti dovranno depositare le spese d' incanto e di contratto che si calcolano in L. 1,200 pel primo ed in L. 800 pel secondo dei suaccennati appalti.

Genio militare — Direzione di Cuneo (20 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori per l' ampliamento della caserma Umberto I in Bra, ascendenti alla somma di L. 200,000, e da eseguirsi entro giorni 400. Dep. L. 20,000; fatali a 15 giorni dal provvisorio deliberamento.

Prefettura di Roma (20 marzo, esp. def.) — Appalto in un sol lotto dei lavori di ampliamento e completamento dei locali alla Scuola degli allievi Guardie di Pubblica Sicurezza in Roma, nell'ex-convento di Santa Maria della Scala; la cui spesa fu prevista a base d' asta in L. 39,110 e sulla quale pel primo esperimento si ottenne il ribasso del 3 per cento. Cauzione provv. L. 1,800; definitiva il decimo dell' ammontare complessivo del prezzo di aggiudicazione della impresa.

Id. (21 marzo, 1.a asta). — Costruzione di una scogliera a difesa delle mura castellane di Nettuno e di riparazioni alla banchina delle mura stesse, la cui spesa è prevista in lire 32,300. Cauzione provv. L. 1,500. Cauz. def. il 10 0|0 del valore delle opere appaltate. I fatali scadono il 6 aprile.

Prefettura della provincia di Catania (21 marzo, 1.a asta). — Appalto del servizio di trasporto delle corrispondenze con carrozza tra S. Stefano di Camastra e la stazione ferroviaria di Leonforte, in transito per Mistretta e Leonforte Città, per l' annuo canone soggetto a ribasso d' asta di L. 10,000; Dep. provv. L. 1,000. Cauzione definitiva L. 3,000. I fatali scadono il 6 aprile.

Direzione degli armamenti del terzo Dipartimento marittimo in Venezia (21 marzo, 1.a asta). — Scovoli per tubi di caldaie e spazzole diverse, per la complessiva somma di lire 19,606.35. Dep. L. 2,000. I fatali scadono il 10 aprile.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (21 marzo, esp. def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una banca di rinforzo alla tratta d'argine maestro del fiume Po, a sinistra nel comprensorio denominato di Po e Lambro e Lambro Pavese, per l' estesa di metri 1833, limitata tra le cascine Cà Grande ed Arsenale. Prezzo ridotto L. 50,790.62. Cauzione provv. L. 2,000; cauzione definitiva il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (21 marzo, 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione per anni cinque dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1890), del derivante a sinistra del fiume Sele, diramatori di torbide, controfossi, canali di scolo, canali di scarico delle acque chiare ed opere d' arte per la bonificazione della 3.a sezione del bacino Sele, per la presunta complessiva somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 105,000. Cauzione provv. L. 1,500; definitiva una mezza annata del canone d' appalto. Fatali a 15 giorni dall' avviso di seguìto deliberamento.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (21 marzo, esp. def.) — Provvista di olio di lino naturale crudo per la somma ridotta a L. 40,317.54. Deposito L. 5,000.

Deputazione provinciale di Sassari (21 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori tuttora occorrenti alla definitiva sistemazione della strada da Oschiri a Tempio, per la valle di Curadori, n. 227, elenco III, tabella B, legge 23 luglio 1881. Prezzo L. 57,200. Cauzione provv. L. 2,500, def. L. 6,000. I fatali scadono al 6 aprile.

Amministrazione del Consorzio per l' arginazione della sponda destra del fiume Marro (22 marzo, nell'ufficio comunale di Iatrinoli (Reggio Calabria) 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di argini in muratura (m. 20,917), lungo la sponda destra del fiume Marro, in territorio di Jatrinoli, sulla presunta somma di L. 211,107, comprese L. 10,958.58 di impreviste, ed in base al progetto d' arte redatto dall'ing. Carmine Tommasini. I fatali scadono il 7 aprile. Cauz. provv. L. 21,110.70.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo in Spezia (23 marzo, fat.) — Provvista di una caldaia tipo « Cornovaglia » per macchina motrice. Prezzo ridotto L. 14,250. Dep. L. 2,000.

Prefettura di Palermo (23 marzo, 1.a asta). — Appalto del servizio postale tra la stazione ferroviaria di Cerda e Nicosia, in transito per Cerda (paese), Galtavuturo, Petralia Sottana e Petralia Soprana, sotto Gangi e Sperlinga, per la durata di anni cinque che decorrono dal 1.o luglio 1885 a tutto il 30 giugno 1890, in corrispettivo dell' annuo canone soggetto a ribasso d' asta di L. 19,000. Cauzione provv. L. 1900; defin. L. 5,000. I fatali scadono al 7 aprile.

Prefettura di Siracusa (23 marzo, 1.a asta). — Appalto del servizio postale tra Siracusa e Buccheri in transito per Floridia e Cannicattini, dal 1.o luglio 1885 a tutto giugno 1889. Corrispettivo annuo L. 15,500. Dep. provv. L. 1,550. Cauzione def. L. 4,000. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Torino (23 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale n. 10 da Aosta in Francia per il piccolo S. Bernardo compreso tra il ponte di Equivilive ed il comune di La Salle, della lunghezza di m. 901.22, per la somma soggetta a ribasso d'asta di lire 22,000. Cauzione provv. L. 1,500; definitiva il decimo dello importo netto delle opere d' appalto. I fatali scadono il 7 aprile p. v.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte sul Velino ad Antrodoco in provincia di Aquila.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

3ª Settimana. — *Dal 15 al 21 gennaio* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	463,252 20	269.02
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	447,604.70	259 93
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 15,647.50	+ 9.09
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	1,378,409.96	800.47
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	1,334,305.55	774.86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 44 104.41	+ 25.61
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	274,650.95	184.21
Settimana corrisp. nel 1884.	1,377.—	263,521.71	191 37
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+114.—	+ 11,129.24	— 7.16
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	724,699.05	486.05
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,377.00	652,729.06	474.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+114	+ 71.969.99	+ 12 03

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,119.52	305.30	9,424.82
Torino-Lanzo . » 32	22,220.31	4,510.47	26,730.78
Settimo-Rivarolo » 23	7,206.03	9,907.16	17,113.19
Santhià-Biella . » 30	16,504.59	19,438.28	35,942.87
Fossano-Mondovì » 24	1,848.70	»	1,848.70
Sassi-Superga . . » 3	136.65	»	136.65
	57,035.80	34,161.21	91,197.01

Strade Ferrate Romane

48ª Settimana. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,700	707,066.18	21,746.67
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	646,277.40	20,010.86
Differenza (in più . . .	16	60,788.78	1,735.81
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 2 dicembre 1884	1,687,891	32,002,872.19	20,591.86
Periodo corr. 1883	1,684 —	31,903,349.06	20,571.18
Aumento	2,891	99,523.13	20.68
Diminuzione	—	—	—

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 28 febbraio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	11,429.45	1,185 25	2,273.50	303.00	2,063.15
Bagagli	233.50	29,10	34.40	0.35	35.25
Merci G. V. . . .	1,260.90	127.45	144.85	19.85	91.35
Merci P. V. . . .	9,800.35	1,225 55	1,823.10	1,000.35	1,998.70
Totali . . .	22,724.20	2,567.25	4,275.35	1,323.55	4,188.45

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **97,400** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,856,100** »
GHISA vecchia da rifondere . . . » **629,800** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **5,000** »
BRONZO e zinco da rifondere. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Marzo 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Febbraio 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

SOCIETA ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d' Italia

IN LIQUIDAZIONE

Capitale nominale L. 10,000,000 — *Capitale versato L.* 4,000,000

Si prevengono i signori azionisti che viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società pel 31 marzo prossimo venturo, alle ore 2 pomeridiane, in Roma, via Due Macelli, n, 71, primo piano.

Ordine del giorno:

1. Relazione sull'esercizio 1884;
2. Rapporto dei sindaci revisori dei conti;
3. Presentazione ed approvazione dei conti del 1884;
4. Nomina dei tre sindaci e di due supplenti, a termini dell'articolo 183 del Codice di commercio e degli articoli 4 e 5 delle disposizioni transitorie.

Il deposito dei certificati delle azioni che, a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve essere fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi: in Roma, presso la Cassa della Società; a Firenze e Torino, presso quelle della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano; ed in Genova, presso la Cassa di Sconto.

Roma, 28 febbraio 1885.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 18 Marzo 1885. — Num. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE NUOVE TARIFFE FERROVIARIE

Ora che le Convenzioni ferroviarie hanno superato il primo ed il più importante stadio della loro discussione, riuscendo approvate dalla Camera dei deputati, tornerà utile il rendersi conto del meccanismo delle nuove tariffe che delle Convenzioni stesse fanno parte.

Senonchè il farsi un' idea generale di queste tariffe ferroviarie può sembrar cosa non troppo facile e tale da esigere soverchio tempo, ove per essa debbasi ricorrere ai cinque grossi volumi distribuiti dalla Giunta parlamentare intorno ai disegni di legge per il riordinamento delle ferrovie.

A togliere questa difficoltà, a facilitarci e ad abbreviarci la via venne dalla tipografia Eredi Botta in Roma pubblicato un lavoro dell' egregio avv. W. Rigoletti.

L' autore si propose, ed a nostro avviso raggiunse lo scopo prefissosi, di presentare, frutto dei suoi studi analitici, una sintesi del nuovo sistema di tariffe atta a fornirci in breve tempo un sufficiente criterio intorno a materia così complessa.

E noi sappiamo di far cosa gradita ai nostri lettori, riproducendo qui in massima parte lo studio dell' avv. Rigoletti, mentre crediamo che sarebbe arduo l' accingersi ad un pari lavoro, e troppa pretensione per noi lo sperare di riuscirvi non diciamo con migliore, ma con pari successo.

L' autore osserva anzitutto che i tre grossi volumi contenenti le tariffe e che vanno allegati al progetto ferroviario, si possono in realtà ridurre ad un solo volumetto; perchè ad accrescere la mole di quelli contribuiscono e la necessità di mettere davanti alla Camera sì il testo del progetto ministeriale che il raffronto colle modificazioni in esso introdotte dalla Giunta parlamentare, e la circostanza che in tutti e tre i volumi si trovano riprodotte le stesse tariffe, ad eccezione di quello per la rete Sicula, nel quale havvi di più la tariffa interna per il servizio locale entro l'isola.

Questo volumetto poi l' avv. Rigoletti lo divide in due parti distinte; l' una abbraccia le condizioni generali dei trasporti, esplicazione del Codice di commercio, e le varie tariffe generali; l' altra le tariffe speciali comuni alle tre reti, e quale loro complemento le tariffe locali.

Questo, dice l' autore, è tutto l' insieme delle tariffe: ad illustrarne i criteri direttivi, il congegno, gli effetti è dedicato il capo VII della Relazione nel volume I, alla quale ricorrerà di certo chi intenda rendersi ragione della importantissima riforma che ci sta dinanzi.

E fatta questa avvertenza l' avv. Rigoletti così scrive in ordine alle *Tariffe generali:*

« Le condizioni che regolano i trasporti, appunto per il loro collegamento al diritto commerciale comune, riescono di più facile intelligenza e sono difatti abbastanza note. Le nuove tariffe non fanno che riprodurre con qualche miglioramento le condizioni esistenti, nè è d' uopo che ne diciamo particolarmente. Limiteremo quindi queste pagine alle tariffe, in senso stretto, cominciando da quelle generali per i viaggiatori e per le merci. Però, poichè il trasporto dei viaggiatori consente una grande semplicità di tariffe e può quindi, anche con maggior comodità del pubblico, riunirsi in poche pagine tutto quanto li concerne, così insieme colla tariffa generale trovansi pure disciplinati i viaggi a prezzo speciale (sia con vetture di lusso, sia a prezzi ridotti, d' andata e ritorno, d' abbonamento, circolari, ecc.). I bagagli e i cani non sono che accessori del viaggiatore ed hanno tariffa apposita, senza prezzi speciali. Quanto alle merci, per contro, molteplici motivi, fra cui la diversa responsabilità secondochè il trasporto si effettui a tariffa generale ovvero speciale (diversità che pei

viaggiatori non esiste), obbligano a tener distinte le due specie di tariffe.

« Di conseguenza la parte delle tariffe che dicemmo comprendere le tariffe speciali, riguarda unicamente le merci. Le quali però non tutte nè sempre hanno diritto d'essere trasportate con prezzi speciali, ma solo quando si trovino in speciali condizioni. Invece può sempre esserne richiesto il trasporto a tariffa generale, in quanto che questa per la sua generalità deve adattarsi a qualsiasi merce, quando non vi ostino ragioni d'ordine pubblico o di sicurezza dei convogli.

« Ora le tariffe generali per le merci sono parecchie. Anzitutto vuolsi distinguere la celerità con cui il trasporto deve farsi. La ferrovia offre in proposito due specie di servizi: uno a grande velocità e altro a piccola velocità. Il primo costa naturalmente qualche cosa di più del secondo. Oggi si manifesta la tendenza ad introdurre anche una velocità intermedia, ma, come vedremo, quasi unicamente per certi trasporti a tariffa speciale.

« Adunque si ha la tariffa generale a grande e quella a piccola velocità. La prima offre i prezzi per tonnellata e chilometro applicabili in genere alle merci e messaggerie. Siccome poi vi hanno merci cui male si presterebbero le tasse per tonnellata, quali il danaro, le carte di valore, gli oggetti preziosi, così per queste è stabilita una tariffa generale in base al valore o al peso combinato col valore. Altra tariffa generale è data ai bozzoli, perchè altrimenti trattandosi di merce voluminosa graverebbe loro troppo la tariffa delle merci aumentata del 50 per cento come è prescritto appunto per le merci voluminose. Queste tariffe a grande velocità sono però assai semplici; non constano che d'una base unica per tonnellata e chilometro e quindi il prezzo è tosto calcolato, moltiplicandola per la distanza.

« La tariffa generale a piccola velocità è un poco più complessa. Le merci vi sono divise in 8 classi, delle quali ciascuna ha la propria base per tonnellata e chilometro e di più un diritto fisso per ogni tonnellata di peso a compenso delle spese di carico, di scarico e di stazione. Talchè per trovare la tassa d'una tonnellata bisogna aver presente l'elenco o come dicono la nomenclatura delle merci colla rispettiva classificazione, rilevarne a che classe è ascritta la merce da spedirsi, scegliere la base chilometrica assegnata a tal classe e moltiplicarla per il numero dei chilometri; indi al prodotto così ottenuto aggiungere il diritto fisso per tonnellata.

« Anche a piccola velocità esiste apposita tariffa generale per i bozzoli. Inoltre la natura particolare delle spedizioni consigliò pure di creare tariffe generali distinte per i veicoli, i feretri, il bestiame, male adattandosi ai medesimi le tasse per tonnellata e chilometro. Riguardo ai veicoli si conserva la distinzione fra il trasporto a grande e a piccola velocità, e la tassa è stabilita per veicolo e chilometro, in misura diversa secondo che trattasi di biroccini, di carrozze, di furgoni, di vagoni, ecc. a due, a quattro ruote, ecc. I feretri si trasportano soltanto a grande velocità e sottostanno ad una tassa per feretro e chilometro.

« Infine quanto al bestiame la tariffa generale ne stabilisce la tassa chilometrica per ogni capo e a quest'uopo lo distingue in classi, ne fa due per il bestiame cavallino a seconda dell'altezza e cinque per quello bovino, suino ed ovino a seconda del peso. La tariffa generale porge bensì anche la tassa per vagone, ma solo all'intento di permettere che eziandio colui il quale spedisce uno o due capi, possa avere un intero vagone a propria disposizione e quindi con un rialzo di prezzo sulla tariffa per capo; a differenza così della tariffa speciale a vagone che ha lo scopo di concedere un ribasso a chi spedisce molti capi di bestiame. ».

L'autore passa in seguito alle *Tariffe speciali e locali* e nota che nei volumi del progetto di legge ed allegati,

« Di tariffe speciali per le merci ne abbiamo:
9 a grande velocità segnate coi numeri dall' 1 al 9;
5 a piccola velocità accelerata dal 50 al 54;
2 a piccola velocità senza vincolo di peso dal 75 al 76;
24 a piccola velocità con vincolo di peso dal 101 al 124.

« Le tariffe locali sono quasi tutte correttivi delle 24 ultime tariffe speciali, in quanto che servono a togliere o mitigare i rialzi che queste per alcune merci apporterebbero su una od altra regione. Il loro numero per ora sale a 29 di cui:
20 comuni alle due reti continentali coi numeri dal 201 al 220.
3 per la rete Adriatica dal 301 al 303;
6 per la rete Mediterranea dal 401 al 406 ».

E qui l'avv. Rigoletti opportunamente osserva che in questa numerazione non si procede con ordine immediatamente progressivo, ma si lasciano fra le diverse categorie di tariffe ampi intervalli, per inserirvi a suo tempo le altre tariffe, che occorrerà di creare a seconda dei nuovi bisogni del traffico.

In quanto alla *nomenclatura delle merci*, lo scrittore, avvertendo che nel volume delle tariffe essa occupa parte considerevole, si fa ad enunciare in breve lo scopo, e così ragiona:

« Quale si trova nel progetto, serve soltanto per la tassazione delle merci a piccola velocità. A quest'uopo indica per ogni voce la *classe* e la *categoria* cui essa appartiene. Mediante la *classe* si apprende quale sarà la tassa a tariffa generale come pure a tariffa speciale ma senza vincolo di peso, cioè per le piccole partite (tariffa n. 75). — Mediante la *categoria* si scorge se la merce sia ammessa o no a tariffa speciale e con quali prezzi.

« Ogni categoria raccoglie quel dato gruppo di merci che hanno fra loro la maggiore affinità e somiglianza. Ve ne sono 23 corrispondenti alle tariffe speciali a piccola velocità dalla 101 alla 123. Così per sapere se una merce fruisce d'una di queste tariffe speciali, basta rilevare a qual categoria è ascritta; si cerca poi la tariffa speciale ad essa corrispondente e si vede se quella voce vi è o no inserita. In caso affermativo la tariffa indica le basi; in caso negativo la tassazione si farà a tariffa generale o con quella n. 75. Il conoscerne la categoria giova in ogni modo per scopi statistici; giacchè nel compilare la statistica anche le spedizioni in piccole partite si raggruppano nelle 23 categorie.

« Per maggior comodità nelle tariffe che si distribuiscono alle stazioni e al pubblico la nomenclatura dovrebbe per ogni merce indicare direttamente se godono o no di tariffa speciale o locale, così a grande come a piccola velocità ».

Dato così in breve lo schema delle nuove tariffe, l'avv. Rigoletti viene a trattare dell'*importanza delle varie tariffe*, e dice che a volere in qualche modo formarsi un'idea della importanza relativa delle varie specie di tariffe, la si può a grandi linee desumere in via approssimativa dal prodotto

lordo che si ottiene dai rispettivi traffici; e dà di quanto afferma la seguente dimostrazione:

« Pigliando l'anno 1882 si scorge che sulle linee dell'Alta Italia, sulle Romane, sulle Meridionali e sulle Calabresi, che formeranno le due reti continentali, dalle tariffe de' *viaggiatori* si ebbe un prodotto di circa 78 milioni di lire e da quelle delle *merci* un prodotto di circa 102 milioni.

« Quanto ai viaggiatori i 78 milioni provengono poi per 35 dalla 3ª classe, per 28 dalla 2ª e per 15 dalla 1.ª Rispetto alle merci le tariffe a grande velocità producono per 20 milioni di lire e quelle a piccola velocità per 82; ma, come è naturale per la diversità dei prezzi, a dare questo prodotto quadruplo del primo occorre una quantità di traffico assai più che quadrupla.

« Spingiamo un poco l'analisi, scomponendo ne' titoli principali queste due grandi categorie delle merci.

« Nella grande velocità i bagagli rappresentano un prodotto di L. 2,770,000; il bestiame di L. 2,860,000; le derrate di L. 4,646,000; le merci in senso stretto di L. 8,020,000: gli oggetti preziosi di L. 655,000; i veicoli L. 80,000.

« Nella piccola velocità concorrono il bestiame per un prodotto di L. 1,045,000; i veicoli di L. 188 mila; le merci di 78,500,000. E di quest'ultima somma, 30 milioni provengono dalle 7 classi della tariffa generale; 48 milioni dalle tariffe speciali ».

A questo punto l'autore riconosce che quanto ebbe a dir prima può tornar utile a quelli che, per le modalità dei servizi hanno bisogno di raggruppare e coordinare le tariffe; ma non già a industriali, i quali hanno bisogno di conoscerle sotto un aspetto particolare; ond'è che passando a considerare le *tariffe in rapporto alle singole industrie*, ne tratta piuttosto diffusamente, e così scrive;

« E in questo campo (quello delle tariffe in rapporto alle singole industrie) specialmente che si manifestano le apprensioni; è qui che si agita la vera lotta delle tariffe. Alla unificazione di quelle per i viaggiatori poco si bada, come non vi si badò allorquando nel 1878 si unificarono i prezzi della rete veneta e si introdusse per tutta l'Alta Italia la sopratassa del 10 per cento quanto ai trasporti in treni diretti. Forse la semplicità delle tariffe per i viaggiatori non lascia adito alle esagerazioni colle quali si tenta mostrare i danni immensi che ne sovrastano e fa subito ridurre al giusto valore certe declamazioni che ricevono la loro forza dalla maggiore oscurità da cui sono avvolte le tariffe per le merci.

« Di conseguenza è appunto di queste ultime che noi pure ci intratteremo.

« Dalla succinta esposizione del meccanismo delle tariffe, si comprenderà agevolmente come siano molteplici i prezzi che col variare delle circostanze diventano applicabili ad una data merce. Chi non ha qualche pratica della materia, è spesso portato a fare i suoi apprezzamenti coi criteri meno complessi e più conosciuti delle tariffe doganali. — Quanto paga la tal merce per quintale o per tonnellata? Trattandosi d'un diritto d'importazione la risposta si dà per lo più con una sola cifra; ma nelle tariffe ferroviarie non è dato d'essere altrettanto laconici.

« Pigliamo, a mo' d'esempio, l'olio d'oliva. Corre subito alla mente la domanda: che tassa aveva prima? Quale avrà poi? E imbarazzano le molto distinzioni con le quali bisogna torturarsi il cervello per dare una risposta compiuta. Poichè, anche a considerare soltanto le tariffe nuove, si presentano troppi punti interrogativi.

« È olio che occorre di spedire a grande velocità? Abbiamo la tariffa speciale n. 3; ma se il peso non raggiunge i 5 quintali, v'ha un prezzo, se sì, un altro. Che se fosse spedito in fiaschi ma non riposti in casse, nè a vagone completo, tale tariffa non sarebbe applicabile; e bisognerebbe ricorrere a quella speciale n. 2 per le messaggerie, che porge tre serie di prezzi distinti per le spedizioni pesanti meno di 200 chilogrammi, fra 200 e 1000, oltre 1000. Questo, ben inteso se vuolsi accettare il trasporto con responsabilità limitata della ferrovia; altrimenti, se lo si vuole a responsabilità piena, non si applicherà nessuna tariffa speciale bensì quella generale.

« Ovvero la spedizione vuol farsi a piccola velocità? Anche qui può scegliersi per lo stesso motivo fra la tassazione a tariffa generale e quella a tariffa speciale. Dato che si preferisca il secondo modo, resta a sapere se la spedizione sarà a vagone completo o no. In caso negativo troverà applicazione la tariffa speciale n. 75; ma ancora domandiamo: l'olio sarà spedito in bottiglie? Essa offre allora i prezzi differenziali della classe 2ª; — in botti o in pelli? Quelli della classe 4.ª Se poi trattasi di spedizione a vagone completo, c'è la tariffa speciale n. 106 con due serie di prezzi diversi per l'olio in pelli (serie B) e per quello in botti, in barili, in recipienti di latta purchè chiusi in casse (serie C). Ancora se il trasporto ha luogo sulle linee meridionali, anzichè i prezzi della tariffa n. 106 (serie C), si applicano quelli della tariffa locale n. 205.

« E finalmente, s'avverta bene, tanto a grande quanto a piccola velocità, per le tariffe speciali non stanno innanzi basi uniche ma serie di prezzi che variano secondo la distanza.

« Volendo adunque formarsi un criterio completo della tariffa dell'olio, bisogna considerare tutto l'insieme di questi prezzi; volendo poi farne il paragone colle tariffe precedenti, è bene aver presente che ciascuna delle tre tariffe dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, offre oggi un complesso di prezzi non meno complicato di questo, ma con criteri e metodi diversi da rete a rete.

« Risulta di qui assai chiaro quanto importi l'unificazione, massime sotto l'aspetto della semplificazione, giacchè se neppur lo schema ora abbozzato non è semplicissimo, ben si scorge, quale grave imbarazzo debba recare l'averne in vece sua tre differenti e non meno intricati.

« Potrà, è vero, osservarsi che a giudicare della bontà di una data tariffa occorre non occuparsi di tutti quanti i prezzi applicabili ma basta vedere quelli che si applicano alla massa più grande di trasporti. E l'osservazione in qualche caso ha valor pratico, ma assai meno sovente di quello che forse si creda.

« Essa infatti presuppone, a non dir altro, due condizioni che di rado sogliono verificarsi bene. In primo luogo che si conosca la quantità di traffico d'ogni merce che cade sotto una data tariffa; in secondo luogo che si conoscano le distanze che la merce suole percorrere.

« Orbene le statistiche attuali non porgono quasi mai queste indicazioni; o le danno tali che vogliono essere usate con molto discernimento. È una lacuna che speriamo le Amministrazioni ferroviarie si studieranno di riempire; sebbene siam persuasi che non si possa particolareggiare moltissimo. Sarà però qualche cosa l'ottenere dati specifici un po' attendibili almeno per le merci principalissime.

« Per rimanere nell'esempio già dato, la statistica dell' Alta Italia porta nel 1883 quintali 30,750 di *oli ed olive* a grande velocità; 97,778 tonnellate di *oli vegetali e corpi grassi* a piccola velocità. Le ferrovie Romane a grande velocità distinguono ancor meno e gli oli vanno cercati fra i 269.432 quintali di *derrate alimentari in genere;* invece a piccola velocità distinguono di più separando gli *oli* dai prodotti e dalle materie grasse e porgono per gli oli tonnellate 15,192. Le Meridionali per la grande velocità raccolgono insieme gli *oli mangerecci* con 5623 quintali; per la piccola velocità distinguono a sè *l'olio d'oliva* con tonnellate 39,931.

« Evidentemente il grosso dei trasporti si effettua dunque a piccola velocità; ma le tariffe della grande velocità sono poi così trascurabili, in ispecie per l'Alta Italia? E quanto a quelle a piccola velocità come dire la parte che ciascuna d'esse piglia nell'importante traffico?

« Ancora più incerte sono le notizie che riguardano le percorrenze e tuttavia di non minor momento. Che giova infatti l'accordare ad una merce ribassi per le distanze di 50 chilometri o di 500, se a queste distanze non se ne fanno trasporti? oppure che nuoce se vi risulta un rialzo? Qui bisogna stare in guardia ancor più contro le fallaci parvenze.

« La statistica dell'Alta Italia tace affatto sulle percorrenze medie delle varie zone; le porgono invece le statistiche delle Romane e delle Meridionali. Ma è chiaro che, siccome manca in genere la distinzione delle singole merci, così anche le percorrenze si riferiscono a gruppi di merci. Vi si può quindi celare l'inganno, allorchè tale percorrenza si applica ad una merce determinata.

« Altra causa più grave d'errore, il frazionamento che proviene dalla pluralità delle reti. Una spedizione va da Cesena a Voghera e percorre 288 chilometri; ma sulla rete delle Meridionali non fa che gli 83 chilometri Cesena-Bologna e quindi concorre nella composizione della media a farla abbassare sotto i 100 chilometri, mentre dovrebbe tendere a rialzarla sopra i 200. E questa dannosa influenza si fa sentire precipuamente per le due reti che ora porgono i dati medii delle percorrenze; giacchè mentre per l' Alta Italia le spedizioni spezzate in tal guisa non arrivano all'8 per cento del tonnellaggio totale, per le altre due reti passano il 30 per cento.

« Ora se un terzo circa del tonnellaggio influisce su quelle medie per abbassarle indebitamente, non abbiam torto di dire che bisogna valutarle con molta riserva. Nè con ciò intendiamo negare che esse formino un dato prezioso per le singole Amministrazioni attuali, alle quali naturalmente quello che importa è il percorso sulla propria rete; ma il valore scema d' assai quando si studino gli scambi nello interesse del paese tutt' insieme o pur anco d'un assetto ferroviario affatto diverso dall'attuale.

« A questo intento fa mestieri invece di conoscere i luoghi di spedizione e di destinazione delle singole merci, i centri di produzione, gli empori di distribuzione, i mercati di consumo, le tradizioni commerciali, le cause che le vengono modificando. È una scienza nuova che non s'apprende ancora sui libri, ma solo s'acquista da chi vive fra la vita agitata delle industrie, da chi partecipa alle quotidiane vicende degli scambi e giorno per giorno vede qui penetrare una coltura nuova, là sorgere una fabbrica, altrove un' officina; oggi sente il reclamo dello stabilimento che raccoglie centinaia d'operai, domani riceve l' istanza del più modesto ed ignorato produttore; e intanto sotto il suo sguardo le correnti commerciali s' ingrossano in un senso, in altro s' assottigliano; se ne sviano di quelle in corso; nuove se ne creano.

« Ci si dirà esigenti, se a chi questa scienza manca ci permettiamo raccomandare riservatezza nei giudizi e la maggior parsimonia nell'uso di certe formole troppo generali e dogmatiche?

« A taluno pare d'aver già ragionevolmente condannato le nuove tariffe, quando ha detto: sta bene che siano unificate, ma in sostanza producono non pochi rialzi di prezzi. Eppure prima di conchiudere si presenterebbe ovvia una altra indagine. Sì, rialzi ve n' ha; se non ve ne fossero, significherebbe che si fece l'unificazione sui prezzi minimi di una delle tre reti, con aggravio intollerabile alla finanza; ma, e qui sta il punto, questi rialzi costituiscono veramente per le industrie cotal danno che meriti di sacrificarvi tutti i vantaggi dell' unificazione? Intorno a ciò gli avversari rimasero sempre muti ed è punto senza dubbio d'importanza capitale.

« Perocchè il pubblico s' inganna sovente intorno alla influenza che i ribassi di tariffa esercitano sulle industrie. Merita in proposito d'esser ricordato ciò che si legge nella Relazione della Giunta parlamentare (pag. 144) riguardo ai risi, all'olio d'oliva, al bestiame; dove si dimostra chiaramente come si ridurrebbe a tenue beneficio il trasporto *gratuito* che fosse accordato sulle linee italiane, e quindi a beneficio ancor più piccolo i ribassi che in realtà si possono concedere, così da non influire quasi punto sulle sorti delle singole industrie. Lo stesso è a dire di moltissimi altri prodotti: ci preme di accennare a qualcuno.

« Il vino in botti sull' Alta Italia difficilmente percorre più di 200 chilometri, per il trasporto alla qual distanza pagherà lire 11 per tonnellata cioè circa una lira per ettolitro; mentre il prezzo di vendita oscilla da lire 40 a lire 50 per ettolitro. Fate un ribasso o un rialzo del 10 per cento; invece di una lira l'ettolitro, il trasporto costerà lire 0.90 ovvero lire 1.10. Sono differenze che possono influire seriamente sulla nostra enologia? Se consideriamo poi i vini del mezzogiorno e supponiamo percorrano 800 chilometri sulle nostre reti, la tassa di trasporto a questa distanza sarà di lire 30.40 per tonnellata cioè di lire 3 per ettolitro. E certo qui risulta un po' più grave, ma se riflettasi che corrisponde a meno di 4 centesimi per tonnellata e chilometro, si comprende tosto che è tassa ridottissima e che, quand'anche per circostanze specialissime, si credesse apportarvi il massimo ribasso, riuscirebbe ancora di vantaggio ben scarso. Infatti pur colla riduzione a 3 centesimi (riduzione del 20 per cento) si pagherebbero lire 24 per tonnellata ossia lire 2.40 per ettolitro: tassa ancora poco meno grave. Bisogna persuadersi che la colpa non è della ferrovia, bensì della distanza.

« Diciamo qualche cosa anche degli agrumi, delle cui sorti il mezzogiorno si preoccupa a ragione. Hanno bisogno d'essere trasportati con una certa sollecitudine, epperò vediamone la tariffa *a piccola velocità accelerata.* Un vagone di 8 tonnellate, spedito a 1000 chilometri, quanti ne corrono dalla punta della Calabria all'Alta Italia pagherà lire 365 (e non lire 485 nè 545 come abbiam letto in qualche Memoria), ossia lire 45.60 per tonnellata. Sui 1000 chilometri non è dunque che una tariffa di 4 centesimi e mezzo

per chilometro e, se tiensi conto che il trasporto si compie quasi nei termini di resa della grande velocità, non può giudicarsi tariffa elevata.

« Ma, si osserva, una tonnellata d'agrumi costa sull' albero 150 lire; le spese di raccolta, scarto, piccoli trasporti, cassa e condizionatura di rado si limitano a 60 lire per tonnellata; aggiungasi la spesa di trasporto e si vedrà che il costo sale talmente che si stenta a vendere la merce sui mercati dell'Alta Italia; peggio poi se s'ha da raggiungere quelli esteri. — Ora lasciateci dire a nostra volta. Intanto rileviamo che le tasse ferroviarie contro la cui gravezza si grida tanto ascendono a un quarto meno che non le spese di raccolta ed accessorie. E davvero un sistema agricolo che per queste operazioni locali spende 60 lire la tonnellata, mentre il trasporto a 1000 chilometri ne costa solamente 45.60 lascia supporre qualche cosa d'assai anormale ed imperfetto. In secondo luogo sommiamo pure tutte queste spese: la tonnellata d' agrumi dovrebbe valere nell'Alta Italia, compreso il trasporto, lire (150 + 60 + 45.60 =) 255.60 o in cifra tonda lire 26 al quintale. È un fatto invece che nell'Alta Italia vale 40 e più lire e si smercia abbondantemente. Come adunque incolpare la tariffa ferroviaria quasi inceppi il commercio degli agrumi permettendogli a stento di raggiungere il settentrione d'Italia?

« Non vogliamo passar sotto silenzio un'altra industria importantissima, quella dei ferri. I prodotti delle nostre fabbriche di rado percorrono più di 300-400 chilometri, il più spesso assai meno. Il ferro in verghe, quello da cerchi a 300 chilometri paga per tonnellata lire 11 ossia meno di 4 centesimi per chilometro e vale lire 220-250 la tonnellata; il ferro in lamiera, a T, a doppio T, pel trasporto alla stessa distanza paga lire 12 cioè 4 centesimi per chilometro e vale lire 250-350 la tonnellata. Anche qui chi non vede che rimane ai ribassi margine ristrettissimo, se pure ne rimane?

« E non basta. Rialzi ve n'è, nol neghiamo; ma sfugge un'altra circostanza che merita la più diligente attenzione. Havvi un conflitto del quale non si avvertono bene le conseguenze necessarie.

« Nessuno forse, o ben pochi vorranno contestare che in fatto di ribassi bisogna cominciare dai combustibili e dai cereali. Ora il traffico di queste due categorie nel 1882 ascende a 3,400,000 tonnellate ossia al 38 per cento del traffico totale. Procediamo pure con prudenza e supponiamo di voler fare il ribasso medio d'una sola lira per tonnellata: equivale a rinunziare per queste merci a L. 3,400,000. Dato che almeno in parte vogliasi trovarvi compenso con rialzi sulle altre merci di maggior pregio — supponiamo soltanto per la metà, come ce ne rifaremo? Volendo suddividere il più possibile l' aggravio, bisognerebbe evidentemente scegliere altre tonnellate 1,700,000 di merci fra le più pregevoli sulle quali fare per ciascuna il rialzo di una lira. Vediamo dove si ponno prendere.

Prodotti chimico-industriali . . . ,	tonn.	71,000
Coloniali	»	127,000
Filati e tessuti	»	150,000
Stoviglie, vetrerie	»	73,000
Materie grasse	»	145,000
Metalli lavorati	»	464,000
Stampati e carta.	»	66,000
Prodotti animali . . . . , .	»	42,000
Bitumi e pece.	»	83,000
Colori e materie coloranti	»	73,000
Bevande e spiriti	»	392,000
	Tonn.	1,686,000

« Adunque per compensare la sola metà della perdita sui combustibili e sui cereali, dovrebbesi rialzare d' una lira tutte quante queste 12 categorie. Eppure chi non vede qual partito potrebbero trarne gli oppositori per gridare che l'insieme delle innovazioni non solo non produce perdita, ma promette il più largo aumento di prodotti?

« Sarebbe facile compilare un lungo elenco delle voci in rialzo, specificando una per una le numerose merci che formano le categorie delle derrate coloniali, delle bevande, dei filati e tessuti, dei metalli lavorati, ecc., e venire alla conclusione che la tariffa presenta trecento o quattrocento voci in rialzo contro due sole in ribasso. Naturalmente con rialzi su tante voci si colpirebbero almeno un centinaio di industrie che non mancherebbero di commoversene e di sollevare le loro lagnanze. Potrebbero moltiplicarsi a piacere i confronti fra la tariffa vecchia e la nuova, gli esempi delle spedizioni danneggiate e non sarebbe difficile diffondere a poco a poco la persuasione che le nuove tariffe apportano rialzi di gran lunga superiori ai ribassi e costituiscono una minaccia contro tutte le industrie. Eppure, come abbiamo visto, la ferrovia perderebbe in realtà lire 1,700,000.

Al prossimo numero vedremo come l'avv. Rigoletti, esaminando le nuove tariffe, constata appunto l' avverarsi di quanto ebbe a precedentemente osservare, che cioè mentre da un lato molti sono i lagni degli industriali per il verificarsi d'un aumento nelle tariffe, dall'altra tale aumento non si converte punto in soverchio ed in giusto guadagno per le Compagnie ferroviarie: e vedremo come siano confutate le argomentazioni degli avversari delle nuove tariffe.

Nè tralascieremo di far conoscere ai lettori quanto dallo stesso autore vien posto in rilievo relativamente alle tariffe internazionali, ai timori che si manifestano nella politica commerciale, ai futuri ribassi ed all' azione governativa rispetto ad essi; ai confronti infine colle tariffe estere.

(Continua).

PASSERELLA

alla Stazione di Porta Genova in Milano

Lo stesso bisogno di un soprapassaggio pei pedoni, sorto alla Stazione di smistamento, ove si costrusse, come narrammo a suo tempo, un ponte rettangolare detto *Passerella*, lungo 154 metri, e che costò ben 150,000 lire, si verificò pure alla stazione di Porta Genova, intorno alla quale crebbero in questi ultimi tempi con impulso vigoroso importanti stabilimenti industriali numerosi edifici di private abitazioni.

Il recinto della stazione, dal *passaggio a livello* di via Savona sino al *disco* di S. Cristofaro, vicino alla Fabbrica Lombarda dei Prodotti Chimici, è una barriera che divide completamente il rione verso città che comprende il piazzale Genova, via Vigevano, corso Cristoforo Colombo, ecc. da quello nuovissimo di via Savona, Tortona ecc., ove la industria è fervente in gran numero di officine considerevoli, sorte con meravigliosa rapidità una accanto all'altra e prosperanti del pari. Quel nucleo d'officine può dirsi veramente il consorzio delle industrie; infatti, vi troviamo

una grande fabbrica d'acidi, un grosso mulino a vapore, una fabbrica di spazzole, varie ampie fornaci di laterizi, un *atelièr* per la preparazione dell'asfalto, una fabbrica di macchine da cucire e di turaccioli, un' officina per la lavorazione del rame, una fabbrica di tessuti elastici, una di cartonaggi, un'altra di bottoni, una fabbrica di concimi ed una di colori, varie officine meccaniche e di mobili, e tant'altre che sarebbe troppo lungo enumerare.

Una quantità di operai addetti ai succitati stabilimenti, gente stabilita in gran parte nelle abitazioni prospicienti il piazzale della stazione e vie circonvicine si trovava evidentemente separata dalla barriera formata dal recinto esteso della medesima, e, sia per recarsi alla propria casa, sia per andare nell' interno della città, doveva inevitabilmente intraprendere quotidianamente il giro vizioso di via Tortona e Savona ed il tratto del viale di P. Magenta.

Il nostro Municipio pensò a provvedere efficacemente a questo inconveniente nella maniera più razionale e spedita, e fece ripetere a Porta Genova quello che si era fatto recentemente a P. Sempione, cioè stabilì la costruzione di un soprapassaggio, limitato ai pedoni. A tale scopo affidò alla Casa Bosisio, Larini e Nathan l'impresa della costruzione del ponte, che è completamente metallico, e che costerà poco più di 50,000 lire.

Presentemente la costruzione è già avanzata, e ritardata qualche poco da misure prese in riguardo della sicurezza del servizio ferroviario. La *Passerella*, a differenza di quella della stazione di smistamento, che è a tre *campate*, è ad una sola *luce*. Essa è disposta sul lato nord della stazione, ed ha gli accessi, uno verso il piazzale, l' altro di contro all'osteria Montebello sull'angolo di via Tortona.

I due accessi però non sono identici; essi sono divisi in due riparti di gradinate, frammezzo ai quali è una piccola piattaforma a guisa di terrazzino; uno di tali accessi è disposto nel senso dell'*asse* o *mezzaria* del ponte, ed è quello verso il piazzale; e l' altro ha il riparto superiore, discendente al terrazzino intermedio, pure nel senso dell' *asse*, ed il riparto inferiore, discendente dal terrazzino alla strada, perpendicolare all'*asse* del ponte. I due appoggi del ponte, che è orizzontale, sono formati da colonne di metallo, ornate di capitelli a *frasconi* eleganti.

I due terrazzini sono pure sostenuti da colonnette di metallo collegate da *briglie diagonali*.

La lunghezza del ponte da *asse* ad *asse* dei punti d'appoggio è di m 35.70.

La larghezza del *platelaio* pedonale è di m. 1.75 netti.

Ciascun riparto delle gradinate di accesso ha metri 2.02 di lunghezza, ed 1.98 di larghezza.

I gradini sono completamente di metallo.

L' altezza delle colonne è di metri 2.330. Esse posano sopra una fondazione di pietra di metri 1.60 di spessore, compresa la parte fuori terra, ch'è poco meno della metà (1).

Le colonne sono 16.

Le colonne d' appoggio della *campata* sono distante una dall' altra metri 0.50 da *mezzaria* a *mezzaria*. Il diametro delle colonne è di 200 millimetri nel mezzo; di 230 alla base; e di 180 alla cornice.

Annuncieremo a suo tempo il giorno dell'inaugurazione.

AUGUSTO ZAMARA.

(1) Il terreno su cui è appoggiato il ponte è molto più alto di quello dei binari ferroviari.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha dato incarico a tre Ispettori del Genio civile ed al sig. Direttore generale delle Strade ferrate al Ministero di provvedere con sollecitudine alla compilazione dei regolamenti, tanto per la sorveglianza delle costruzioni da affidarsi alle nuove Società, come per la sicurezza e regolarità dell' esercizio.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha dato energiche disposizioni perchè i lavori di costruzione della ferrovia Castellamare-Cancello, con diramazione a Gragnano, siano spinti colla massima attività onde mettere la linea in condizioni di essere aperta all' esercizio entro il prossimo mese di aprile.

Unitamente alla preaccennata ferrovia dovrebbero anche venire ultimate le sue diramazioni di Torre Annunziata e di Castellamare: ma per cause indipendenti dalla Società delle Meridionali i relativi lavori sono appena iniziati e non occorrerà meno di un anno per averli compiutamente ultimati. Crediamo anzi che la Società predetta abbia già fatto al Ministero dei lavori pubblici formale domanda di proroga pel compimento delle due diramazioni, essendo prossimo a scadere il termine stabilito in contratto per la loro apertura all'esercizio.

><

Per la ferrovia Suzzara-Ferrara, la provincia di Mantova concessionaria ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che a vece del 3.o tipo delle ferrovie economiche, prescritto dalla convenzione di concessione, sia applicato il 2.o tipo. Colla citata istanza si domanda anche al Governo che voglia concorrere nella misura fissata dall' art. 11 della legge 29 luglio 1879, nella somma occorrente in più di quella stabilita dal progetto che ha servito di base alla concessione della linea.

><

Circa la interruzione del servizio sulla linea Genova-Spezia, abbiamo le seguenti notizie:

Quantunque il movimento dei massi e della terra presso Moneglia sia diminuito di molto, pure è sempre impossibile accostarsi al punto della frana.

A giorni comincieranno i lavori sul luogo, se altro non succede: intanto si lavora attivamente a predisporre tutto il materiale occorrente a puntellare e centinare le gallerie guastate.

Si prevede che l' interruzione del servizio ferroviario potrà durare ancora qualche tempo. Frattanto la direzione delle Poste sta disponendo, affinchè il servizio postale venga fatto a mezzo di piccoli vapori fra i due punti dell' interruzione.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi l'atto di sottomissione dell'Impresa costruttrice dei lavori del 3.o tronco della ferrovia da Ascoli a San Benedetto, e la perizia suppletiva della maggiore spesa portata dall'atto medesimo.

><

Il Consiglio stesso ha manifestato l'avviso che possa approvarsi il progetto di ampliamento della stazione di Monselice. della ferrovia Padova-Rovigo, i cui lavori sono resi necessari a causa dell'innesto nella stazione medesima della ferrovia in costruzione da Legnago a Monselice.

Ha poi anche opinato che i lavori stessi, il cui importo è preventivato complessivamente di L. 197,000, possano affidarsi per la esecuzione all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

><

Riceviamo le seguenti informazioni intorno all'avanzamento dei lavori di costruzione della galleria della Sanità a Genova a tutto il mese di gennaio p. p.

I lavori vennero intrapresi il giorno 15 dello scorso dicembre e fino a tutto gennaio si lavorò nello scavo di avanzamento in piccola sezione, che raggiunse 144 metri, ed in quello a sezione completa che è arrivato a m. 72. Il volume totale dello scavo eseguito fu di m. c. 2800.

Dal lato di Genova, esternamente alla galleria, si lavorò nello scavo della trincea che precede l'imbocco.

I lavori tanto in galleria che esterni procedono con tutta la maggiore possibile attività.

><

Ci scrivono da Lerici che quel sig. sindaco ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto di massima per una ferrovia da Lerici a Sarzana, completato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha intavolato trattative con la Società di Navigazione generale italiana allo scopo di provvedere, col mezzo del servizio cumulativo ferroviario marittimo testè attivatosi, ai trasporti di numerario e di merci che occorresse di fare da o per le località del Mar Rosso occupate dalle nostre truppe, in direzione o provenienza dell'Italia.

><

Siamo informati che la predetta Amministrazione, per la considerazione che il movimento dei viaggiatori fra Milano e Luvino è così limitato da non compensare la spesa cui si andrebbe incontro qualora si dovesse accogliere la istanza avanzata al Ministero dei lavori pubblici dal comune di Luvino per ottenere che la corsa del treno 646 da Milano a Laveno sia spinta fino a Luvino, ha manifestato al predetto Ministero il parere che la istanza in parola non debba essere accolta.

><

Sappiamo che S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha vivamente interessato il suo collega dei lavori pubblici perchè voglia prendere in considerazione i desideri manifestati dalla Società italiana delle calci idrauliche e cementi di Bergamo, onde ottenere per i suoi prodotti le riduzioni ferroviarie che eventualmente si dovessero concedere alla Ditta Cirio pei trasporti di pozzolana, stante l'affinità e lo stesso carattere industriale degli anzidetti materiali idraulici.

><

In sul finire dello scorso mese di febbraio vennero ripresi i lavori di muratura, stati sospesi a motivo dei geli, lungo il 3.o tronco della ferrovia da Mestre a San Donà e Portogruaro in appalto alla Società Veneta di Imprese e costruzioni pubbliche.

I lavori del 1.o e 2.o tronco della predetta linea sono finiti. Quelli del terzo procedono attivamente, e tutto fa ritenere che nei primi del prossimo mese di aprile si potrà iniziare la posa dell'armamento della via.

><

Il direttore della Società di Monteponi ha rinnovata al Ministero dei lavori pubblici la sua istanza del febbraio scorso anno, perchè la linea che la Società stessa esercita fra Monteponi e Porto Vesme venga riscattata dal Governo.

Sappiamo a tale proposito che S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha appoggiato la istanza medesima presso il suo collega dei lavori pubblici.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata la riduzione in atto regolare dello schema di convenzione da essa stipulato con la Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, mediante la quale viene stabilito che fra la Stazione di Modena, appartenente alle ferrovie Alta Italia, e quella pure esistente a Modena, dipendente dalla Società predetta, abbia luogo lo scambio dei telegrammi tanto privati che di Stato, siano essi presentati alle Stazioni stesse od in transito per le medesime.

><

Ci scrivono da Venafro che di questi giorni la Direzione tecnica locale per la ferrovia da Caianello ad Isernia, ha proceduto alla consegna del primo tronco della ferrovia stessa alla Impresa che ha assunto la formazione dell'armamento, la quale ha già date le occorrenti disposizioni perchè si dia mano con sollecitudine ai lavori relativi.

><

Abbiamo da Chieti che il Consiglio comunale di Roccascalegna ha presentato ricorso al Governo del Re contro l'obbligatorietà del Consorzio per la ferrovia Torre di Foro-Palena decretata dalla Deputazione provinciale di Chieti.

Anche il comune di Sant'Eusamo del Sangro ha presentato istanza al Governo per essere escluso dal Consorzio medesimo, trattandosi di ferrovia che non collima cogli interessi del Comune.

><

Ci scrivono da Cagliari che quell'ingegnere capo del Genio civile, R. Sotto-commissario per l'esercizio delle ferrovie Sarde, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici opportune proposte, aventi lo scopo di rendere regolare l'andamento del servizio al Golfo degli Aranci nei rapporti delle comunicazioni fra la Sardegna ed il Continente.

><

La Imgresa di Navigazione del Lago Maggiore ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario dei piroscafi per la stagione estiva, che essa Impresa intenderebbe di mettere in attività il 1° aprile p. v.

Col nuovo orario fra le altre modificazioni ed aggiunte è proposta la istituzione di una quarta corsa da Arona a Pallanza.

><

La Società generale delle ferrovie economiche residente a Bruxelles ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la costruzione della tramvia Bergamo-Soncino, nel tratto da Romano al Confine della provincia di Bergamo, in continuazione a quello in esercizio da Bergamo a Romano, onde ottenere la facoltà di esercitare la tramvia medesima a trazione meccanica.

La lunghezza della linea è di m. 9,760 e con essa si attraversano i paesi di Covo, Antignate e Fontanella, e si avvicinano quelli di Fara, Barbata, Isso, Calcio e Sala.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 16 marzo 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Ampliamento della casa cantoniera al chilometro 48 + 66 della linea Roma-Civitavecchia.
2. Impianto di una nuova piattaforma di m. 15 di diametro a Napoli e Grosseto.
3. Costruzione di un piano caricatore per combustibili a Firenze S. Maria Novella.
4. Costruzione di muretti a secco per chiusura della linea Maremmana.
5. Acquisto di legnami da costruzione, di legnami da stecconati, di caldaie per locomotive, di ghisa, di ghiaia e pietrisco e di olio di lino cotto.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di massima modificato di una ferrovia da Bolzaneto alla Madonna della Guardia;

Ricorsi dell' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia e del comune di Romano contro la costruzione di un consorzio di difesa dal fiume Serio (Bergamo);

Progetto sistemazione quattro tronchi arginatura destra di Adda (Crotta d' Adda) Milano;

Id. prolungamento difesa frontale sponda destra di Po al Boscone Cusani (Calendasco-Piacenza);

Id. sistemazione tronco inferiore del Savena allo sbocco in Reno (Bologna);

Id. modificato primo tronco da S. Domenica Vittoria alla Portella dello Zoppo strada provinciale n. 39 (Messina);

Id. rettifica tratto strada nazionale da Pracchia ed il paese omonimo (Firenze);

Id. di varianti di alcuni tratti del tronco Carife-Vallata, strada provinciale n. 35 (Avellino);

Id. sistemazione strada nazionale del Tonale dal chilometro 117 al Molino Rovesico (Brescia);

Id. complemento strada da Tortorici all' innesto della comunale per Castellimbarto nel settimo tronco della strada n. 11 (Messina);

Ferrovia Bergamo-Ponte della Selva progetto di variante nel tracciato e della stazione di Ponte della Selva;

Progetto magazzino merci nella stazione marittima di Venezia;

Nuovo progetto tronco da Arrone all' incontro della Valnerina-strada 198 (Perugia);

Progetti d' ampliamento ponti sui torrenti Stura, Orco e Mallone (ferrovie Alta Italia);

Preventivo spesa per esecuzione progetto d' innesto ferrovia Moretta-Saluzzo nella stazione di Saluzzo;

Progetto per allargamento sede stradale, ed impianto binario nella stazione di Bologna;

Id. di un binario di sicurezza all' imbocco sud della galleria linea Savona-Bra;

Progetti sistemazione ed abbellimento prospetto laterale a nord palazzo Università (Palermo);

Progetto d' appalto quarto tronco Trappa-Ormea, ferrovia Ceva-Ormea;

Piano regolatore d' ampliamento, abitato di Bracciano (Roma);

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto d' appalto per costruzione del collettore sinistro delle acque di Roma, dalla Bocca della Verità all'alberata di S. Paolo;

Perizia di lavori maggiori occorrenti alla costruzione terzo tronco strada nazionale da Cosenza a Castro;

Atto di sottomissione dell' impresa Mannarella per l'esecuzione di lavori suppletivi lungo la strada provinciale da Palombaro alla provinciale Frentana (Chieti);

Atti di liquidazione e collaudo per la costruzione del terzo tronco della strada provinciale da Sella di Via Coverta a Scario (Salerno);

Progetto di lavori per l' armamento del tronco ferroviario San Donà-Portogruaro;

Id. d' appalto sistemazione tratto fra ponte sul Daverino e Chiesa San Sebastiano, della strada nazionale del Tonale (Brescia);

Id. modificato per costruzione stazione ferroviaria di Viterbo;

Id. appalto lavori di difesa all' argine di Po presso Casalmaggiore (Cremona);

Id. modificato di lavori per sistemazione del Rio Urana presso la stazione di Tarcento sulla ferrovia Udine-Pontebba;

Perizia di lavori addizionali per manutenzione del canale Naviglio di Pavia;

Progetto per costruzione nuovo tratto ottavo tronco strada nazionale Carnica (Udine);

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Nel *Monitore* del 25 febbraio abbiamo annunciato che l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Viareggio Quiesa (m. 8428.86) era stato provvisoriamente deliberato dalla Prefettura di Lucca al sig. Rosellini Zeffiro, per L. 1,336,000. Ci si annunzia ora dalla stessa Prefettura che fu su questo prezzo offerto nel termine utile il ribasso del 5.05 0[0 dal sig. Pianucci Odoardo, il quale ne resta perciò il provvisorio deliberatario. Non ci consta ancora dell'epoca in cui avrà luogo il definitivo esperimento d'asta.

Le Convenzioni ferroviarie al Senato. — Sabato 14 u. s. è cominciato negli uffici del Senato l'esame delle nuove Convenzioni.

Il primo Ufficio non ha esaurita la discussione, neppure sulla quistione di principio, che deve trattare oggi stesso.

Il secondo ha nominati a commissari gli on. Errante e Giannuzzi-Savelli con mandato di fiducia.

Il terzo votò l'ordine del giorno con cui accetta l'esercizio privato e il passaggio alla discussione degli articoli; ma prevalse l'opinione di fare delle raccomandazioni.

Vennero nominati commissari i senatori Saracco e Morandini.

Nel quarto ufficio riescirono eletti a commissari gli onorevoli senatori Lampertico e Rauco.

Il quinto nominò a commissari gli on. Trocchi e Bertolè-Viale.

Dicesi che l'opposizione in Senato alle Convenzioni ferroviarie sarà rappresentata dai senatori De-Vincenzi, Lamberti, A. Rossi, Maiorana e Scialoia.

Ferrovia Como-Varese Laveno — Il gran ponte viadotto sul Fiume Aperto ha ormai tre pile compiute fino all'altezza dell'imposta dell'arco (una dozzina di metri dal livello del suolo). Pochi giorni or sono s' incominciava a porre in opera la centinatura. Le altre pile — saranno tra tutto nove aperture — sono poco addietro delle tre prime, per modo che si può ormai star certi che la costruzione di questa grossa opera d'arte non potrà diventare elemento di ritardo al compimento della linea.

Sul resto della linea i lavori progrediscono letteralmente a vista d' occhio. Il terrapieno di S. Giuseppe, coll' aiuto delle due locomotive che vi sono in esercizio, va accennando alle grandiose dimensioni definitive, mentre la trincea che si prolunga fino al ponte sunnominato è già armata di binario per tutta la sua estensione.

Al cavalcavia sulla ferrovia Milano-Chiasso sono quasi complete le due spalle, come completo è il ponte sul Cosia, di 15 metri di luce, che non attende se non la posa delle rispettive travate metalliche.

Nelle varie trincee verso Camerlata si lavora attivamente, in parte anche a rifiuto, perchè il tronco possa essere finito contemporaneamente in tutte le sue parti.

La grande trincea di S. Pòs, verso Grandate, coll'argine corrispondente, è attaccata in tutta la sua estensione.

Com'è noto poi, al di là della stazione di Breccia-Grandate, i lavori non compiuti sono per la massima parte insignificantissimi.

Secondo il contratto, la linea Como Varese-Laveno deve essere pronta pel 30 giugno 1885.

Ferrovie Schio-Arsiero e Schio-Torre. — Lunedì 16 corrente vennero aperte al pubblico esercizio queste due linee, la cui costruzione devesi all' iniziativa dei signori fratelli Francesco e Gaetano Rossi di Schio. Dall' epoca in cui Francesco Rossi ne manifestò la prima idea al giorno d' oggi, che le vediamo aperte al pubblico esercizio, non passarono che 23 mesi.

Dopo molte vicende, che lo spazio c' impedisce di riferire, costituivasi il 25 settembre 1884 la *Società delle Ferrovie Economiche di Schio*, cui presero parte il senatore Rossi, la Società Veneta ed i liquidatori della *Società anonima cooperativa di Schio per Tramvie e Ferrovie nel Distretto*, la quale ultima erasi formata nel 1883 ed aveva già dato principio ai lavori delle ferrovie di cui ci occupiamo. Detti lavori vennero ultimati col concorso del distinto personale della Società Veneta, nonchè dell' ingegnere G. B. Saccardo.

Il traforo del monte Meda venne eseguito dalla Società P. Gianesini, G. B. Saccardo e Comp.

Il Governo con decreto 13 dicembre 1883 approvò la concessione delle linee alla ditta G. B. Saccardo e Comp., che agiva par conto ed in nome della Cooperativa, accordandole un sussidio di L. 1000 al chilometro e per 35 anni. La provincia votò un contributo di L 5,391.40 per 50 anni.

Il percorso di queste linee, che si può rappresentare graficamente come un gran ferro di cavallo le cui estremità sono Torre e Arsiero, col M. Summano nel mezzo, tocca Torre, Pieve, Schio, S. Orso, Piovene, Seghe e Arsiero; ha 23 chilometri e 100 metri di percorrenza, si innalza alla massima altitudine di m. 293, ad Arsiero, si abbassa alla minima di m. 192 a Schio; supera la massima pendenza del 32 per mille.

La provincia di Vicenza si ripromette a ragione da queste nuove ferrovie grandi vantaggi per le numerose ed importanti sue industrie.

Ferrovia Mantova-Modena — Il Ministero chiede alla Camera, col progetto presentato il 7 corrente, che sia inscritta nella parte straordinaria del bilancio della guerra la maggiore spesa di 525 mila lire, da pagarsi alla Società anonima delle ferrovie Mantova-Modena, per opere militari eseguite attraverso le fortificazioni di Mantova e Borgoforte

La vertenza, alla quale si riferisce questa transazione, risale al 1871.

In seguito alle sentenze favorevoli della Corte d'appello di Brescia e della Cassazione di Torino, la Società domandava la somma di 820 mila lire; ma l'avvocatura generale erariale ha potuto limitarla a 525 mila lire.

Ferrovie modenesi. — La Deputazione provinciale di Modena ha presentato al Ministero dei lavori pubblici formale domanda, perchè le sia accordata la concessione della costruzione e dell' esercizio dei seguenti tronchi di ferrovie economiche, per la parte scorrente nel territorio della provincia di Modena.

1. Da Modena, per San Donnino, Castelnuovo Ranzone e Spilamberto a Vignola.
2. Da Mirandola, per Quarantole, a Revere.
3. Mirandola, per Concordia e Moglia, a Gonzaga e Suzzana.

I tronchi, dei quali si domanda la concessione, sono in sostanza una continuazione ed un complemento della linea Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, e al pari di questa sono proposti a scartamento ridotto.

Per la costruzione dei tronchi in discorso si domanda il concorso del Governo nella misura fissata dalla legge 29 luglio 1879 per le ferrovie della 4ª categoria.

Domanda analoga a quella presentata dalla provincia di Modena verrà rassegnata da quella di Mantova per chiedere la concessione dei tratti di ferrovia in suo territorio.

Giusta i progetti di massima, la lunghezza riunita dei tre tronchi, in provincia di Modena, sarebbe di circa 47 chilometri, e dei lavori relativi l'importo totale ammonterebbe a lire 3,220,000, ivi compresa la spesa occorrente pel materiale mobile.

La pendenza massima adottata sarebbe del 12 per mille ed il raggio minimo delle curve di m. 250.

I manufatti di qualche importanza sarebbero 7.

Le stazioni proposte dovrebbero servire per Castelnuovo, Spilamberto, Vignola e Concordia.

L'armamento sarebbe proposto con rotaie di acciaio Bessemer del tipo Vignole, del peso di chilogrammi 20 per metro lineare.

Ferrovie sarde. — Il Senato, nella seduta del 13 corrente, approvava il progetto per le ferrovie secondarie nell'isola di Sardegna. La discussione fu breve, e si limitò a qualche osservazione dei senatori Marescotti e De-Vincenzi intorno alla gravità finanziaria del progetto. Alle loro osservazioni risposero il senatore Pasella, relatore, ed i ministri Genala e Depretis, dimostrando che non potevasi a meno di approvare il progetto presentato, ove si volesse rispettare nei rapporti colla Sardegna la legge dei 1879, e si intendesse di seriamente provvedere agli interessi di quell'isola.

Ferrovia Mestre-Adria. — L' 8 corrente venne firmato da S. M. il Re, il decreto di annullamento delle deliberazioni della Deputazione provinciale di Venezia relative ai contributi per la costruzione della ferrovia da Mestre ad Adria con diramazione a Brondolo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie germaniche — Il *Reichsanzeiger* pubblica la legge autorizzante il Governo prussiano a riprendere l'amministrazione e l'esercizio della ferrovia del Granducato di Brunswick e ad acquistare le ferrovie dello Schleswig e la ferrovia Münster-Euschedé; e ad emettere obbligazioni dello Stato 4 0[0] per 6,838,800 marchi, al fine di ammortizzare il capitale sociale di queste due ultime Società.

— Lo stesso giornale pubblica la legge relativa all' acquisto, per parte del Governo prussiano, della ferrovia Halle-Soran-Guben. Con questa legge lo Stato è autorizzato

ad emettere obbligazioni 4 0[0 del consolidato sino alla concorrenza di 32,906,250 marchi, in cambio delle azioni della Società.

Ferrovie bulgare. — Il Parlamento ha definitivamente approvato il progetto di legge per una ferrovia di 113 chilometri fra Zaribrod e Vakarel. La costruzione di questa linea sarà affidata ad un solo imprenditore o ad una Società, in seguito a pubblica asta. La fornitura del materiale rotabile potrà formare oggetto di impresa separata, da accordarsi ugualmente per mezzo di asta. A parità di condizioni avranno la preferenza gli appaltatori bulgari. È riserbato al Parlamento di approvare l'esito delle diverse aggiudicazioni. Sarà poi nominata una Commissione governativa coll'incarico di sorvegliare affinchè la costruzione della ferrovia sia eseguita in conformità del relativo capitolato d'oneri.

Ferrovie di Romania. — Il nuovo Ministro dei lavori pubblici presentò testè alla Camera un progetto di legge per la costruzione delle seguenti ferrovie, della complessiva lunghezza di 114 chilometri: linea Tirgu-Ocura-Moinesti; id. Petesti-Curtea di Arges; id. Tergovest-Laculete-Baile-Puciosa; id. Piatra-Torcau.

Per sopperire alle spese di costruzione di queste linee, calcolate in fr. 8,340,000, il Governo chiede di venire autorizzato ad emettere della rendita ammortizzabile, al corso del giorno ed a misura che se ne manifesti il bisogno col progredire dei lavori.

I materiali che non si ritrovano nel paese saranno ordinati all'estero, in base alle offerte che si riceveranno da almeno cinque fabbricanti stranieri.

Segnali ferroviarii in Francia. — Al Ministero dei lavori pubblici, francese, si sta preparando un *Codice dei segnali* applicabile a tutte le ferrovie francesi. Prima di compilarlo definitivamente il codice stesso è stato sottoposto all'esame delle Società. Ciò fatto e dopo le modificazioni che saranno del caso, una legge lo renderà obbligatorio

L'economia di questo progetto consiste principalmente nel far parlare lo stesso linguaggio a tutti gli apparecchi di segnali, qualunque essi sieno. Ne risulterà che un macchinista di una linea non si troverà affatto confuso sopra un'altra linea, quando, in tempo di guerra sarà chiamato a prestarvi l'opera sua, il che renderà certamente più rapidi i trasporti che se si fosse obbligati a prendere macchinisti speciali per varii treni. Così sarà stabilita in terra, per le ferrovie, l'uniformità di linguaggio che in mare, già da molto tempo, rende tanti servigi alla navigazione.

Ferrovia Suakim Berber. — Un documento parlamentare distribuito il 9 corrente contiene il contratto concluso tra il Governo inglese e la Società privata Lucas ed Aird, per la costruzione della ferrovia Suakim-Berber, ad uso del corpo spedizionario inglese.

I lavori di costruzione saranno protetti dalle truppe inglesi; la Società è autorizzata a impiegare operai indigeni. La ferrovia sarà ad un solo binario, della sezione di 4 piedi e 8 pollici e mezzo, e potrà estendersi fino a Berber o fino a quel punto prima di quella città, che potrà esser ordinato per iscritto dal Ministro della guerra.

L'*Evening Standard* pubblica poi un dispaccio da Nuova York in cui si annunzia che le pompe destinate a spingere l'acqua nei condotti che saranno posti lungo la ferrovia Suakim-Berber sono state imbarcate subito a bordo della *Republic*.

Le ferrovie metropolitane di Nuova York — I direttori delle ferrovie metropolitane di Nuova York hanno deciso di adottare l'esercizio elettrico allo scopo di eleminare il rumore assordante ed il fumo delle locomotive.

Questa idea ha fatto omai tale progresso che le principali case elettriche di Nuova York hanno stretto tra loro un accordo per attuare questo progetto, il che succederà anzitutto per una linea percorsa da 20 locomotive.

Il calcolo delle spese d'esercizio ha dimostrato che la Società, adottando come forza motrice l'elettricità, risparmierà sulle spese di trazione dollari 14.27 l'ora, senza tener conto del risparmio di personale viaggiante, giacchè per l'elettromotore è sufficiente un solo uomo, e bastano altri due per la macchina a vapore della stazione elettrica centrale.

Edison, richiesto del suo parere, ha dichiarato che lo esercizio elettrico si può attuare tecnicamente con facilità e che il risparmio del carbone e del materiale d'esercizio sarà considerevole. La macchina a vapore si consuma rapidamente perchè soggetta a continui urti tendenti alla esplosione, mentre l'elettricità è un movimento continuato che non rovina le parti della macchina.

Edison ritiene che adottando l'elettricità il movimento dei passeggieri abbia ad aumentare considerevolmente.

Ferrovie della Repubblica Argentina — Il Ministro dell'interno ha firmato il decreto di concessione della Società Yohnes pella linea ferroviaria da Chubut a Bahia-Blanca, i cui lavori s'incomincieranno presto e saranno spinti con attività.

Notizie Diverse

Ponte sullo Stretto di Messina — I giornali palermitani annunciano che fu presentato un progetto per un ponte d'acciaio con tre archi centrali di 1000 m. ciascuno e due semi-archi estremi da 500 m., da gettarsi attraverso lo stretto di Messina. Esso verrebbe costrutto fra Gauzirri e Punta del Pezzo, dove la larghezza dello stretto misura 4 km., con profondità non superiori ai 110 m.. Il ponte porterebbe due binarii di ferrovia. Le pile in muratura si compongono fino a venti metri sotto il pelo delle acque con una grande gettata di massi granitici. Sopra questa base si costruisce una muratura in pietrame granitico e cemento idraulico mediante un apposito sistema di cassoni ed uscendo con essa sino a 10 m. fuori del pelo delle acque. Tale lavoro si compirebbe coi sistemi di fondazione ad aria compressa.

Sopra tali pile si imposterebbero gli arconi metallici.

Gli arconi centrali avrebbero una luce netta di 940 m. ed una monta di 100. La travatura metallica si comporrebbe innanzitutto di un arcone inferiore propriamente detto, il quale ha all'imposta un'altezza di 20 m., e va rastremandosi verso la chiave.

Le travature del ponte si compongono inoltre di una trave rettilinea superiore dell'altezza costante di 3 m. Questa travatura è collegata col grande arcone inferiore per mezzo di un reticolato multiplo, il quale verso la chiave si trasforma in una lamiera forata.

Sopra le pile in muratura si erigono delle colossali colonne metalliche, le quali servono a collegare un arcone coll'altro. Esse sono composte e riunite fra loro non solo con travature orizzontali, ma ben anco con diagonali a croce di S. Andrea.

Il ponte ha nella mezzaria una larghezza di 20 metri, ed alle imposte invece una larghezza di 60 metri. Questo allargamento verso gli appoggi è stato fatto allo scopo di dare alle travature la necessaria resistenza e rigidità anche nel senso trasversale; e ciò, onde opporsi non solo alle oscillazioni prodotte dai convogli, ma anche agli urti che possono ingenerare i violenti uragani. Vi sono poi tre sistemi di controventi diagonali, e moltissimi telai trasversali per collegare fra loro tutte queste membrature.

La montatura si eseguirebbe esclusivamente col sistema in isbalzo, seguendo un concetto analogo nella sostanza, ma del tutto diverso nella forma e nel modo di effettuazione a quello adoperato al ponte di S. Luigi nel Missisipi in America.

Questo progetto dovrebbe essere esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, se attuabile, dovrebbero i Comuni e le Provincie siciliane e calabre unirsi in consorzio, onde concorrere ai mezzi della sua attuazione.

Navigazione da Fiume a Venezia. — Si annuncia dai giornali di Fiume che il giorno 7 marzo ebbe luogo la prima partenza da Fiume del vapore che farà la preannunziata linea regolare Fiume-Venezia; con partenza ogni sabato da Fiume ed ogni lunedì da Venezia.

Dall'iniziamento di questa nuova linea si attendono dai commercianti e dagli speditori alcuni notevoli vantaggi, e se la navigazione procederà regolarmente ed in modo da potere, come si annunzia, con modiche tariffe sostenere la concorrenza d'altre linee, buona parte del traffico che dall'Ungheria si effettua per la Francia e la Svizzera passerà per il porto di Venezia.

Nuovo ponte sul Po — Negli uffici della Deputazione provinciale di Cremona convennero lunedì, 9 corrente, insieme con quelli di Cremona, i delegati della provincia di Piacenza, del Consorzio della ferrovia San Donnino-Cremona e del Governo, allo scopo di intendersi circa la costruzione di un nuovo ponte sul Po.

Rappresentava il Governo e teneva la presidenza il comm. Bompiani, ispettore presso il Ministero dei lavori pubblici.

Dopo lunga ed animata discussione, venne deciso di accettare la costruzione del ponte per uso carrettiere e tram, secondo il progetto dell'Ufficio del Genio civile di Cremona, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza 18 ottobre 1884, ripartendo fra loro la spesa in modo che alle provincie di Piacenza e Cremona tocchi quella, in parti eguali, pel ponte, e al Consorzio della ferrovia quella occorrente per l'apprestamento e collocamento della travata metallica pel passaggio della ferrovia Borgo San Donnino-Cremona e dell'eventuale Genova, Piacenza e Cremona.

I rispettivi Consigli provinciali e i membri del Consorzio s'aduneranno per l'approvazione entro il mese corrente.

Esposizione universale di Parigi nel 1889. — La Commissione per l'Esposizione del 1889 si è radunata al Ministero del commercio per udire la lettura della relazione generale del sig. Antonin Proust. Questa relazione si compone di tre distinte parti, in cui si prendono successivamente in esame i tre quesiti sui quali la Commissione è stata chiamata a pronunciarsi, cioè: scelta della località, piano generale delle costruzioni e formazione del capitale di garanzia.

Per quanto riflette la prima di queste tre questioni, la relazione constata l'accordo della Commissione col Consiglio municipale di Parigi nel scegliere quale luogo destinato all'Esposizione il Campo di Marte coi suoi dintorni, compreso il Palazzo dell'Industria.

Relativamente al piano generale delle costruzioni la Commissione ha nel seguente modo ripartito le diverse sezioni: il Palazzo dell'Industria è destinato ai Congressi internazionali; ai Campi Elisi vi sarà la sezione dell'istruzione ed educazione; agli Invalidi quella delle colonie; sui *quais* d'Orsay e d'Alma quella dell'agricoltura; in due palazzi distinti del Campo di Marte quella delle arti e delle scienze; al Campo di Marte dal lato della Scuola militare quella delle macchine; nell'area compresa fra la galleria delle macchine ed il Trocadero quella di tutte le altre industrie. Però per queste ultime si è fatta riserva per un'ulteriore classificazione. Finalmente al Trocadero si farà l'esposizione dell'agricoltura e delle costruzioni diverse.

Il bilancio delle spese è fissato in 50 milioni. Questo bilancio dovrà essere specificato e con precisione determinato ad ogni capitolo prima che si faccia ricorso ai sussidi della città di Parigi e dello Stato. Questi sussidii furono calcolati in 28 milioni. Gli altri 22 milioni sarebbero forniti dall'iniziativa privata; ma in base alle entrate che si possono prevedere, si riduce a 10 milioni la somma che si chiede alle sottoscrizioni. La relazione del sig. Antonin Proust venne, dopo qualche lieve osservazione di dettaglio, pienamente approvata dalla Commissione.

La Borsa di Parigi — Il signor Mario Martin ha presentato la sua relazione sul progetto di costruzione di una nuova Borsa a Parigi, usufruendo i due fabbricati del mercato del grano, e dei due isolotti di terreno, 2630 mq. compresi tra il mercato predetto ed il prolungamento della via del Louvre.

La città mette a disposizione del concessionario una somma di due milioni di lire contro l'obbligo del pagamento di un canone annuo di lire 30,000 mila.

Il concessionario dovrà inoltre:

a) versare alla Cassa municipale una cauzione di 2 milioni di franchi.

b) versare, a titolo di anticipazione, prima che si proceda alla espropriazione degli immobili necessarii alle nuove costruzioni, la somma di 25 milioni di lire, rimborsabili dalla città in 60 annuità di lire 1,100,000 cadauna, compresi interesse ed ammortamento.

La concessione avrà la durata di 60 anni. In caso di ritardo nel pagamento del canone annuo, la città subentrerà al concessionario nell'esazione degli affitti, fino a sistemazione dei conti.

La Camera di commercio avrà, durante tutta la durata del contratto, l'amministrazione, la sorveglianza e la polizia della Borsa.

L'incasso delle locazioni a prezzo variabile dalle 1200 alle 1500 lire apparterrà al concessionario.

La caserma dei pompieri a Parigi. — Leggiamo nella *France*:

Si sta terminando in questo momento nel boulevard Port Royal, sui piani dell'architetto Hénard, che ne dirige la esecuzione, una caserma di pompieri, destinata a contenere una compagnia di 150 uomini.

Questa nuova caserma, nella quale l'architetto ha riunito tutti i miglioramenti d'impianto riconosciuti utili per la rapidità dei soccorsi, si compone di tre fabbricati con scuole e sale di esercizi ginnastici e si sviluppa sopra una superficie di 3300 metri.

Il fabbricato principale, che prospetta sul boulevard di Port Royal, spiega bene la destinazione dell'edificio; la sola ornamentazione consiste in un fregio che inquadra un orologio e una cartuccia colle armi della città.

I due altri fabbricati sono destinati: l'uno alla mensa, alla cantina e ai servizi secondarii; l'altro alla pompa a vapore e ai suoi accessorii; vi è stata annessa una scuderia per 25 cavalli; e in seguito a disposizioni ingegnose, i cavalli, che restano bardati possono venire direttamente senza perdita di tempo attaccati alla pompa.

Il primo piano di questo fabbricato è occupato dagli uomini di servizio alla pompa, meccanico, cocchiere ecc., le cui camere sono collegate mediante l'elettricità alla costruzione centrale del boulevard Port Royal occupata dallo stato maggiore, dai sotto-ufficiali e dai pompieri.

Nell'interno si sono posti due alberi, lungo i quali gli uomini si lasciano scivolare in caso di chiamata. In due minuti, la pompa può essere così pronta a partire.

In via d'Alesia si sta terminando un'altra caserma, e da lungo tempo è stato compilato un piano per la trasformazione della caserma della via Jacur-Jacques-Rousseau.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, il movimento sui valori ferroviarii, all'infuori di quello che riguarda le Azioni pella Società delle Meridionali, è stato poco e non ebbe importanza notevole. Codeste Azioni, invece, l'ebbero significante sia per la fermezza con cui vennero negoziate, sia per le transazioni alle quali diedero luogo. Quotate a principio a 714 subirono in seguito qualche reazione che le fece scendere a 698; ma ripresero subito dopo il 701 e per ultimo il 709; le Obbligazioni relative si aggirarono sul 315,75 al 316; i Boni invariati sul 553.

Sugli altri valori congeneri si ebbero pochi affari, e i prezzi di essi rispondono più al nominale che all'effettivo, e li notiamo per memoria.

Le azioni Palermo Trapani vennero segnate a 448; le obbligazioni relative 1.a emissione a 317.25; la 2.a emissione a 315. Poi vengono in seguito le Pontebbane a 484; le Centrali-Toscane a 509; le Meridionali Austriache a 312; le Sarde serie A, a 312; la serie B, a 309; le nuove a 319; le azioni Gottardo a 525; le azioni Ferrovie Romane a 125; le Vittorio Emanuele a 327.

CONVOCAZIONI

Società generale italiana di elettricità *(sistema Edison).* — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 29 marzo alle ore 12 meridiane, in Milano, nei locali della Banca Generale, per relazione del Consiglio d' amministrazione, relazione dei sindaci, presentazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 1884 e deliberazioni relative, medaglie di presenza ai membri del Consiglio e indennità all' amministratore delegato ed ai sindaci, nomina di tre amministratori in surrogazione di tre dimissionari, nomina di tre sindaci effettivi e due supplenti.

Società per le forze idrauliche ad usi industriali ed agricoli — Assemblea generale ordinaria pel giorno 29 marzo p. v., alle ore 2 pom., nella sede della Società in Roma, via Mario de' Fiori, 42, per relazione del Consiglio d' amministrazione, relazione dei sindaci sul bilancio 1884, nomina dei consiglieri d' amministrazione in sostituzione di quelli uscenti d' ufficio nel 1885, nomina di tre sindaci e due supplenti.

Società cooperativa per la costruzione di case per gli operai in Atri. — Assemblea generale pel 29 marzo nella sala comunale, ad un' ora pom., per discussione ed approvazione dello statuto sociale, nomina del Consiglio d' amministrazione, nomina del Comitato tecnico, nomina di tre sindaci e due supplenti, stipulazione dell' atto costitutivo della Società.

Acquedotto De Ferrari Galliera — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il giorno 30 marzo, alle ore 10 antim., nel locale della Società, in Genova, piazza Campetto, 8, per lettura del verbale dell' antecedente seduta, relazione del Consiglio d' amministrazione, relazione dei sindaci, approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884, nomina di tre amministratori scaduti per anzianità, nomina di tre sindaci, e determinazione della loro retribuzione.

Società anonima della Ferriera Masson — Adunanza generale degli azionisti in Livorno (Toscana) in via S. Giovanni, n. 1, pel giorno di sabato 11 aprile 1885, ad un' ora pom., per udire le relazioni del Consiglio d' amministrazione e dei sindaci, esaminare ed approvare il bilancio dell' anno 1884, deliberare sulla convenienza di continuare nell' esercizio della Società modificandone le condizioni, o di procedere alla liquidazione, ed eleggere quattro consiglieri effettivi ed uno supplente, tre sindaci e due supplenti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano in Vigevano — Si prevengono li signori azionisti che a partire dal 20 marzo corrente dalla Banca Lomellina in Vigevano, e dalla Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino, saranno pagate L. 11.25 a caduna Azione di questa Società, in acconto del dividendo 1885, contro rimessione del vaglia semestrale n. 61, in scadenza al 20 marzo stesso.

— Si rinnova poi l' avviso di cui nella notificanza 21 dicembre 1884 di questa Direzione, che a partire dal 1.o aprile prossimo, dalle predette Banche sarà rimborsato il capitale delle num. 19 azioni sociali estratte per l' ammortizzazione dell' annata 1881, contro la rimessione dei titoli di esse azioni estratte e da estinguersi, portanti li seguenti numeri di serie, cioè:
5 — 77 — 220 — 244 — 256 — 542 — 657 — 662 — 867 — 1036 — 1245 — 1333 — 1460 — 1745 — 1717 — 1901 — 1927 — 1966 — 2098.

Consorzio ferroviario Padova-Treviso Vicenza — Presso le Banche qui sotto indicate sarà fatto il pagamento della cedola semestrale delle obbligazioni II. Prestito di questo Consorzio interprovinciale, scadente il 1.o aprile prossimo venturo.

A datare dallo stesso giorno, sarà pure dalle Banche medesime fatto il rimborso delle 48 obbligazioni estratte il 1.o ottobre 1884, portanti i numeri:
23 — 50 — 84 — 139 — 303 — 417 — 428 — 607 — 697 — 802 — 969 — 989 — 1327 — 1355 — 1413 — 1500 — 1565 — 1703 — 1844 — 1900 — 1959 — 2003 — 2051 — 2160 — 2188 — 2328 — 2484 — 2492 — 2532 — 2680 — 2858 — 2953 — 3033 — 3063 — 3116 — 3496 — 3986 — 4032 — 4142 — 4267 — 4381 — 4753 — 4911 — 4976 — 4990 — 5049 — 5073 — 5075.

Venezia, Banca Veneta di depositi e conti correnti; Padova, Banca Veneta e Banca cooperativa popolare; Vicenza, Banca popolare; Treviso, Ing. Carlo Liberali.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Vico Equense (21 marzo, 1.a asta). — Allargamento e sistemazione di diverse strade comunali deliberate da questo Consiglio in data 24 ottobre 1884. L' ammontare dell' appalto è di L. 84,209.30, distinte cioè: per L. 55,500.50, importo di lavori, e L. 28,708.80 per l' importo dell' occupazione di suoli. Deposito L. 8,400.

Comune di Valstagna (21 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di numero 4 serre a difesa dell' abitato del comune di Valstagna dal torrente omonimo, secondo la perizia 11 agosto 1884 dell' ingegnere dott. Mocelin. Prezzo L. 50,000. I fatali scadono al 31 marzo.

Amministrazione provinciale di Roma (21 marzo, 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Aeula Onanese dalla provinciale Pitiglianese ad Acquapendente, per sei anni, dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo L. 3,984.09. Cauzione provv. L. 500; definitiva il decimo del canone annuo di deliberamento.

Municipio di Ottaiano (23 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della strada S. Lorenzo S. Francesco, in base alla somma di L. 41,200 a cottimo compreso l' espropriazione. I fatali scadono nel giorno 6 aprile venturo. Deposito L. 2,000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (Esper. def. 23 marzo), — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una banca a rinforzo della tratta d'argine maestro a sinistra di Po, nel comprensorio di Po e Lambro Pavese, compresa tra le Cascine Basse e la Cascina Mirandola, per l' estesa di m. 1,973.85. Prezzo ridotto a L. 36,992.99. Cauzione provv. L. 2,000; def. il decimo dell' importo delle opere d' appalto.

Amministrazione provinciale di Roma (23 marzo, 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Massarella dalla nazionale Cassia presso il termine miliare 30 all' incontro della consorziale Vignanellese, per sette anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1891. Canone annuo lire 1,378.47. Cauz. provv. L. 400; def. il decimo del canone annuo di deliberamento.

Città di Torino (fat. 23 marzo). — Costruzione di un tratto di murazzo lungo il Po, a monte del ponte in pietra. Importo ridotto a L. 80,000.

Direzione degli armamenti del primo Dipartimento marittimo in Spezia (23 marzo, 1.a asta). — Provvista di droghe, colori, pennelli e spugne per la somma presunta complessiva di L. 93,593.57. Dep. L. 9400. I fatali scadono il 9 aprile.

Amministrazione provinciale dell' Umbria in Perugia (23 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del sesto tratto della strada di Magliansabina, da Montebuono alla comunale per Rocchette, lungo m. 2586.13. Prezzo L. 82,839.20, delle quali L. 31,417.49 a corpo e L. 51,421.71 a misura. Dep. provv. L. 2,000; def. L. 8,280. I fatali scadono l' 8 aprile p. v.

Comune di Porto Empedocle (23 marzo - fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione di un edifizio scolastico in questo comune. Prezzo ridotto a L. 51,590.

Regia Prefettura di Molise (24 marzo, 1.a asta). — Appalto del triennale mantenimento, dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1888, del 1.o tratto della strada nazionale degli Abruzzi dal quadrivio presso la stazione ferroviaria di Caianello al ponte di 25 archi sul fiume Volturno. Prezzo annuo L. 20,090. Cauz. provv. L. 2000; def. mezza annata del canone d'appalto depurato del ribasso d'asta.

Genio militare - Direzione di Spezia (24 marzo, 1.a asta — Ultimazione dello scalo n. 2 nel regio Arsenale militare marittimo di Spezia, per l'importo di L. 60,000. Deposito L. 6,000. I fatali scadono all'8 aprile.

I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 150

Amministrazione provinciale di Roma (26 marzo - fat.) — Appalto dei lavori di prosecuzione della strada consorziale Tiberina per un tratto lungo m. 2490 dall'abitato di Torrita verso la valle del Tevere. Prezzo ridotto L. 64,249.99. Cauzione provv. L. 1,000.

Città di Roma (26 marzo, 1.a asta). — Costruzione di una fogna nella via e piazza delle Coppelle. Prezzo L. 12,000. Cauzione provv. L. 600; def. il decimo della somma di aggiudicazione. Fatali 13 aprile.

Prefettura di Napoli (26 marzo, 1.a asta). — Lavori per sistemare con muri di sponda un altro tratto del torrente Purgatorio, a valle di quello già sistemato, nel qual tratto sono comprese le mura di difesa del fondo Cuomo. L'importo di tali lavori ascende a L. 51,686, a baso d'asta. Cauzione provv. L. 4,000. cauzione definitiva nella somma corrispondente al decimo dell'importare dei lavori depurato del ribasso d'asta. Fatali a giorni 15 da quello dell'avviso di primo deliberamento.

Amministrazione provinciale dell'Umbria-Perugia (26 marzo, 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del quinto tratto della strada di Tancia, dall'edicola di Monte S. Giovanni al fosso Brulatte, lungo m. 6437.93. Prezzo L. 51,934.42, delle quali L. 35,951.60 a corpo, e L. 15,982.82 a misura. Cauzione provv. L. 1500; def. L. 5193. Fatali all'11 aprile.

Amministrazione provinciale di Roma (26 marzo, 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada provinciale Ariana dall'Appia presso Velletri alla Casilina presso Valmontone, per cinque anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1889. Canone annuo L. 9,101.39. Cauzione provv. L. 600; def. il decimo del canone annuo di aggiudicazione.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (28 marzo, 1.a asta). — Provvista di legnami diversi e oggetti di legno, per la somma presunta di L. 54,879.34. Dep. L. 5,500. Fatali 18 aprile.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo dipartimento marittimo - Napoli (28 marzo, 1.a asta). — Provvista di oggetti di chincaglieria, per la complessiva somma di lire 42,764.29. Dep. L. 4,300. I fatali scadono il 18 aprile.

Ministero delle Finanze (31 marzo, 1.a asta). — Appalto della fornitura di quintali 4,000 di piombo in pani alla Manifattura dei tabacchi in Torino. Dep. L. 8,000.

Prefettura di Caltanissetta (7 aprile, 1.a asta). — Appalto del trasporto giornaliero delle corrispondenze postali fra Caltagirone e Terranova di Sicilia, in transito per Niscemi, e ciò con carrozza a quattro ruote, a non meno di quattro posti, e tirata da cavalli sani, robusti, di bello aspetto e senza vizi. Il contratto avrà principio dal 1 o luglio 1885 e terminerà a 30 giugno 1890. Prezzo annuo L. 8,000 soggette a ribasso d'asta. Dep. L. 800. Fatali a giorni 15.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la fabbricazione di n. 1620 respintori di veicoli ferroviari per le Ferrovie Alta Italia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

4ª SETTIMANA. — *Dal 22 al 28 gennaio* 1885

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	476,253.40	276 57
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	458,690.00	266 37
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 17,563.60	+ 10.20
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	1,854,663.36	1,077.04
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	1,792,995.55	1,041.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 61,667.81	+ 35.82
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	265,769.11	178.25
Settimana corrisp. nel 1884.	1,377.—	238,854.51	173 46
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+114.—	+ 26,914.60	+ 4 99
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	990,468.16	664.30
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,377.00	891,583.57	647.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+114	+ 98,884.59	+ 16 82

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	9,119.52	305.30	9,424.82
Torino-Lanzo . » 32	22,220.31	4,510.47	26,730.78
Settimo-Rivarolo » 23	7,206.03	9,907.16	17,113.19
Santhià-Biella . » 30	16,504.59	19,438.28	35,942.87
Fossano-Mondovì » 24	1,848.70	»	1,848.70
Sassi-Superga . . » 3	136.65	»	136.65
	57,035.80	34,161.21	91,197.01

Strade Ferrate Romane

49ª SETTIMANA. — *Dal 3 al 3 dicembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,710	674,409.96	20,620.96
Settimana corrisp. del 1883.	1,684	622,074.22	19,261.57
Differenza (in più . . .	26	52,335.74	1,359.39
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 9 dicembre 1884	1,688.589	32,677,282.15	20,592.24
Periodo corr. 1883	1,684 —	32,525,423.28	20,553.02
Aumento	4,359	151,858.87	39.22
Diminuzione	—	—	—

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'1 al 10 marzo 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	16,402.60	1,626 80	3,269.05	523.95	2,731.90
Bagagli	293.95	21,00	16.60	0.80	45 10
Merci G. V. . . .	1,488.55	168.75	202.85	23.95	181.50
Merci P. V. . . .	9,970.15	1,846.75	2,372.05	1,245.35	2,185.65
Totali . . .	28,155.25	3,666 30	5,860.55	1,794 05	5,144 15

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comendnno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto) *e Narni* (Umbria)

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 1,750,000

PREMIATA CON 14 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.60	al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.°	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.	» 7.—	»	»
Calce idr.° di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 1.60	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

NOTE
sull' Esposizione Internazionale di Elettricità
IN VIENNA -- 1883

RELAZIONE

presentata all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell' Ufficio d' arte pel servizio della Trazione e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate.*

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

SOCIETÀ ANONIMA — Capitale Versato L. 3,500,000

TORINO — PAVIA — BERGAMO

SEDE SOCIALE - TORINO, PIAZZA S. CARLO, 5

Il Consiglio d' Amministrazione avendo fissato in **lire 30** per Azione il riparto utili del 2° semestre 1884, questo sarà esigibile a partire dal **1° aprile p. v.,** presso la Cassa Sociale contro rilascio del vaglia **N. 43.**

LA DIREZIONE.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884

Lavoro	Ente	Località	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	»	di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	»	di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Lamone*	»	di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	»	di S. Benigno	6[illegible]
Id. sul *Titerno* (Rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	»	di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	»	di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamborate-Governolo	»	di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	»	di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	»	di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stillaro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	»	di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Subato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	»	di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	»	di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	»	di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sul *Testene*	»	id.	44
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	»	di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	»	di Catania	137
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	»	di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. *Delmona*	»	di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	»	di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	»	di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	»	di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	»	id.	364
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Liri*	»	di Ravenna	
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	»	di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	»	di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.		13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa		45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici		491
N. 2 ponti mobili (Spezia)	»	della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Zavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	»	Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	»	Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	»	Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	»	Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	»	Torino-Cuorguè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	»	Meridionali	
N. 31 ponti e ponticelli	»	id.	218
N. 2 id.	»	Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Ente	Linea	Lunghezza metri
Ponte sulla *Reggia Mora*	Ferr.	Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	»	Novara-Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	»	Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	»	Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	»	Parma-Spezia	48
N. 11 ponti	»	Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	»	Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	»	Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	»	Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	»	Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	»	Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	»	Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	»	Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Sira* (H')	»	Belluno-Birbane	119
N. 5 ponticelli	»	Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	»	Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	»	Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	»	Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	»	Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	»	Palermo Messina	181
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	»	Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 30 ponticelli diversi	»	Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	»	Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	»	Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	»	Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	»	Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	»	Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	»	Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1182
N. 29 ponti e ponticelli	»	Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	»	Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	»	Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	»	Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	»	Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	»	Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	»	Siracusa-Licata	31
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	»	Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini		75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi		12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari		43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.		65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici		22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi		16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo		15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani		16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni		31
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara		42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia		48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)		251
N. 736 ponticelli e travature	Per diversi		4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)			
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina		93

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — (H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — (L) *Ad arco.*

(Segue).

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 25 Marzo 1885. Num. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE
AL SENATO

Per quanto l' on. Ministro dei lavori pubblici non abbia indugiato a presentare le nuove Convenzioni ferroviarie al Senato, e per quanto questo siasi mostrato sollecito nel concedere l' urgenza, tuttavia pare ormai accertato, che la discussione alla Camera vitalizia di questo importante progetto non potrà aver termine prima del prossimo aprile.

Nel passato numero del *Monitore* abbiamo riferito i nomi dei senatori eletti a commissari dai singoli Uffici: aggiungeremo ora che, radunatosi l' Ufficio centrale, vennero nominati presidente l' on. Saracco, e segretario l' on. Lampertico.

Ci riserbiamo di dare a suo tempo ai lettori un cenno delle discussioni dell' alta Camera, le quali potranno tanto più destare interesse, in quanto si prevede che il Senato nell' esame delle Convenzioni non si lascierà guidare da considerazioni politiche o di partito, nè ricorrerà ad argomenti estranei al carattere tecnico e finanziario della questione; ma si atterrà, come esigono l' ufficio suo e le sue tradizioni, ad una discussione alta, serena ed informata a criteri non partigiani.

Per intanto non crediamo fuori proposito riassumere qui per sommi capi la breve relazione, colla quale il ministro Genala accompagnava la presentazione del progetto al Senato:

Dopo aver giustificato con acconcie e succinte osservazioni perchè possa dirsi che la questione ferroviaria viene portata dinanzi al Senato già matura e nelle sue parti essenziali e nei suoi particolari, ed aver ricordate le discussioni parlamentari, il voto della Camera nel 1876, la Commissione d' inchiesta, gli studi del Governo, il lungo e minuto esame della Giunta parlamentare e del Parlamento, — la relazione espone in poche parole il riordinamento delle ferrovie italiane indicando le basi principali sulle quali sono stati stipulati i contratti per l' esercizio e le nuove costruzioni.

Quindi la relazione riferendosi al lavoro della Camera dei deputati, osserva che esso ha portato ai contratti, capitolati e loro allegati pochissime modificazioni, tutte accettate dal Governo ed accenna ai punti che si possono ritenere più importanti. Pone in seguito in rilievo l'art. 6° del capitolato per la rete Adriatica e Mediterranea e 4° per la rete Sicula il quale dice:

« Il concessionario avrà sempre il diritto di prelazione per esercitare alle condizioni proposte da altri offerenti le nuove strade ferrate, non comprese nell' allegato *A*, che siano concorrenti ad altre della sua rete, o perchè servano agli stessi centri di popolazione, o perchè riuniscano con un percorso più breve due punti della sua rete. Tale diritto non potrà invocarsi dal concessionario oltre il termine di due mesi dal giorno in cui venne interpellato ». E a modo di spiegazione la relazione aggiunge:

« Questo articolo del capitolato non limita punto il diritto dello Stato di concedere nuove strade, ma accorda alle Società esercenti le tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula il diritto di prelazione per le linee concorrenti a quelle che a termine dei presenti contratti vengono loro concedute.

« Quando la concessione è di semplice esercizio, la Società ha evidentemente il diritto di essere a parità di condizioni preferita ad ogni altro esercente. Ma quando si tratta di concessioni non di solo esercizio, ma anche di costruzione, la Società non può far valere il suo diritto di prelazione se non a condizione che insieme all' esercizio assuma anche la costruzione della linea.

« Questo concetto ci parve così chiaro nella dizione sopra riportata, che il Governo non accettò di modificarlo, tanto più che anche coloro che presentavano emendamenti non

si allontanavano dalla precisa interpretazione che emerge dallo spirito dell' articolo ».

Passando poscia alle disposizioni per la industria nazionale, ecco quanto la relazione sottopone all' alta considerazione del Senato:

« Non fu di lieve momento la discussione intorno all' art. 21 del capitolato (17 della Sicula). Stavano di fronte l' uno all' altro non solamente differenti principi economici, ma ancora differenti mezzi, coi quali volevasi venire in aiuto alla industria nazionale. Mentre alcuni per le provviste del materiale mobile occorrente alle ferrovie avrebbero voluto spingere l' intervento del Governo sino ad escludere in qualsivoglia caso la concorrenza straniera, altri domandavano la massima libertà, escludendo qualunque misura di protezione.

« L' art. 21, quale era stato proposto dal Governo teneva conto della condizione speciale delle industrie italiane, le quali hanno ancora bisogno di cure particolari, ma in pari tempo lasciava aperta una via alla concorrenza straniera, che potesse essere alla nostra industria di sprone ad un continuo miglioramento.

« La Commissione prima, la Camera successivamente, pur mantenendo fermi gli stessi concetti hanno modificato l' articolo con l' intendimento di chiarirlo.

« Il Governo ha accettato la nuova dizione, convinto che le disposizioni contenute in questo contratto, tendenti a favorire le industrie nazionali legate alle ferrovie, siano più che sufficienti, non soltanto a mantenere vive le esistenti industrie, ma a dar loro anche molto maggior sviluppo. Infatti il Governo crede che più del 5 per cento di protezione valga l' aver assicurato all'industria nazionale un lavoro certo e continuativo, dato a condizioni di tempo adequate alla capacità delle nostre industrie e prontamente rimunerato coi pagamenti fatti dai fondi di riserva e dalla cassa per gli aumenti patrimoniali ».

Accenna quindi la relazione allo scopo dell' art. 44, quale era stato dal Governo proposto, cioè di proteggere le esportazioni italiane ed i transiti dalla concorrenza straniera, con ribassi di tariffe per i quali veniva dato un compenso alle Società, ed osserva che la Commissione parlamentare accettò l' articolo come era stato proposto, e la Camera invece volle accordare al Governo la facoltà di ribassare le tariffe anche pei trasporti nell' interno del Regno. Ma siccome i ribassi delle tariffe interne ordinati dal Governo potrebbero avere per effetto un notevole aumento di traffico, così poteva verificarsi il caso che con codesta formula si pagasse all' esercente un compenso superiore a quello che gli dovrebbe spettare per quella parte dell' aumento del traffico che è dovuta al ribasso di tariffa ordinato dal Governo. Perciò è stata modificata la forma dell' art. 44: si mantenne fermo il concetto primitivo del compenso, sino a che il prodotto lordo totale dell' anno, calcolato applicando le tariffe primitive al traffico ottenuto in seguito ai ribassi di tariffe imposti dal Governo, non superi la cifra resultante dall' accumulazione del prodotto del primo anno d' esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 3 1[2 per cento all' anno. Quando poi il prodotto lordo risultante dalla applicazione delle tariffe primitive, oltrepassasse il limite anzidetto, verrà determinato, d' accordo fra il Governo e le Società, o per mezzo del Collegio arbitrale, quale parte dell' eccedenza sia da attribuirsi ai ribassi di tariffa. A questa si applicherà a favore della Società una percentuale minore delle percentuali contrattuali.

E, nota la relazione, ammessa, come è indiscutibile, la giustizia di compensare alle Società le perdite derivanti dai ribassi imposti dal Governo, la soluzione che vien data dall' art. 44 si presenta la più razionale, poichè, essendo impossibile qualunque formula generale, che provveda a tutti i casi, rimane affidato agli arbitri il determinare il compenso quando il Governo e le Società non si mettano d' accordo.

Se non che parve al Governo che fosse pericolosa per molte ragioni la facoltà concessagli senza limiti di ribassare le tariffe dietro compenso; e a tutela anche delle finanze dello Stato, propose e la Camera approvò coll' art. 7 del disegno di legge che gli oneri provenienti dai ribassi di tariffa non dovessero mai oltrepassare il 1[2 per cento del prodotto lordo iniziale.

Da ultimo la relazione si ferma a trattare degli articoli della legge che riguardano la riduzione ad un quarto delle quote di concorso a carico delle Provincie e degli altri enti interessati nella costruzione delle ferrovie complementari, e la costruzione di 1000 chilometri di nuove linee di 4ª categoria.

E così espone il concetto del Governo:

« La legge del 1879, a compenso delle quote di concorso a carico delle Provincie e degli altri enti interessati, accorda loro una compartecipazione sui prodotti netti dell' esercizio delle linee stesse, salva allo Stato la facoltà di riscattare tale compartecipazione dopo trenta anni, rimborsando l' intero capitale da loro speso nella costruzione. Ma, con la organizzazione che si dà ora alle ferrovie del Regno, importa svincolare le nuove linee da questa compartecipazione, sia per evitare la complicazione delle contabilità, sia ancora per lasciare intera al Governo la libertà di regolare i trasporti. Ecco perchè il Governo volle anticipare la facoltà di riscatto già contemplata colla legge del 1879 e propose che venissero esonerati gli enti locali dalla metà delle quote di concorso quando rinunciassero alla compartecipazione agli utili loro concessa dalla stessa legge del 1879. Se non che da molte parti della Camera sorse la proposta di accordare l' esonero completo.

« Il Governo ha resistito vivamente a queste istanze, sì per non scemare l' entrata del bilancio, e sì ancora per considerazioni di ordine finanziario ed amministrativo più elevate, non convenendo in ogni modo mutare per motivi occasionali e incidentali una delle principali basi della legge del 1879, quale è la distinzione in categorie delle strade ferrate secondo la maggiore o minore prevalenza dell'utilità generale sull'interesse locale.

« Dall'altra parte però il proposito del Governo di provvedere a che nell'interesse della proprietà fondiaria si ponga un freno alle sovrimposte sui terreni; la necessità di venire in soccorso, finchè sia possibile, alle finanze locali; e più di tutto, la quistione sollevata sulla perfetta equità del nuovo corrispettivo da sostituire a quello stabilito dalla legge del 1879, indussero il Governo a consentire l'abbandono di tre quarti invece della sola metà del concorso, restando fermo il principio della classificazione delle strade e della obbligatorietà del contributo, sia pure diminuito, degli enti locali.

« Le disposizioni dell'art. 20, relative ai mille chilometri di nuove linee, non appartengono alle originarie proposte del Governo. Quell'articolo fu aggiunto dalla Commissione parlamentare, la quale, alla sua volta, si è fatta interprete dei voti espressi dalla Camera, e nelle discussioni del bi-

lancio dei lavori pubblici e in altre occasioni e più specialmente quando questo disegno di legge venne innanzi agli Uffici.

« Il Governo però accettando l' articolo della Commissione, suffragato da così replicate manifestazioni della Camera, desiderò che fosse circondato da condizioni tali che non alterassero il carattere della legge presente, nè aggravassero per ora il bilancio dello Stato. Volle quindi che l'articolo 20 non designasse le linee da costruirsi e che il pagamento dei 99 milioni fosse fatto in due esercizi finanziari a cominciare dall'undicesimo anno dall' approvazione della presente legge. E malgrado le vive premure fatte da tutte le parti della Camera, l'articolo del disegno di legge fu approvato nei limiti in cui il Governo lo aveva accettato.

« Così per la parte finanziaria, resta fermo:

« Che durante il decennio delle costruzioni delle strade ferrate complementari già prima decretate, la spesa annua non sarà, per nessuna causa, maggiore di 102 milioni, imputandosi, bene inteso, nel fondo delle costruzioni anche la poco ragguardevole somma delle restituzioni da fare agli enti locali in dipendenza dell'art. 18 del disegno di legge;

« Che, siccome non si può in via assoluta escludere che altre e nuove costruzioni non si debbano fare nel secondo decennio, essendo grandi i bisogni nuovi da soddisfare, così coll'art. 20 non si fa che prevedere fin da ora una parte della spesa che dovrà farsi nel detto secondo periodo, quando sarà cessato l'onere finanziario attualmente crescente per gli effetti della legge presente.

« L'autorizzazione di concedere fin d' ora i mille chilometri, mentre non altererà nel decennio le condizioni del bilancio, è utile per due motivi: perchè le anticipate concessioni rendono possibile di affrettare la costruzione in tutti i casi (e non saranno pochi) in cui i concessionari potranno anticipare i fondi necessari; e perchè, senza questa autorizzazione, essendo ormai quasi esauriti i 1530 chilometri autorizzati dalla legge del 1879, il Governo si troverebbe nella impossibilità di accordare qualunque nuova concessione, per quanto utile sia giudicata ».

La relazione termina riassumendo brevemente l' utilità finanziaria del progetto sia rispetto al bilancio, sia in ordine al credito dello Stato.

LE NUOVE TARIFFE FERROVIARIE

(Continuazione — Vedi num. 11).

Facendo seguito a quanto abbiamo riferito nel passato numero, vediamo oggi in qual modo l' avv. Rigoletti dimostra che, mentre le nuove tariffe hanno dato luogo a molte ed infinite proteste per parte dei commercianti e degli industriali, perché apportano rialzi superiori ai ribassi, esse tuttavia non riescono, per le Società, più lucrose di quelle ora vigenti.

« Si ha, egli osserva, nelle nuove tariffe, gran numero di voci in aumento rispetto a quelle in diminuzione, sebbene l'effetto totale sia tutt'altro che un aumento di prodotti.

« Dicemmo che questo fatto si presta benissimo come argomento d'opposizione. Ecco come ne trae partito in una recente Memoria il Circolo Industriale e Commerciale di Milano. Con una serie di tabelle esso presenta 1191 esempi di confronti fra le tariffe vecchie e le nuove e trova che 225 ossia il 21 per cento sono in diminuzione, 889 ossia il 79 per cento in aumento: rileva altresì che la entità degli aumenti nei singoli casi è circa tripla di quella delle diminuzioni e conchiude che la nuova tariffa produrrà quindi nell'insieme un aumento del 13 per cento nei prodotti, vale a dire accrescerà di circa nove milioni il prodotto attuale della rete dell'Alta Italia.

« Dopo il già detto, occorre che insistiamo maggiormente sulla fallacia di siffatte argomentazioni? Non ci pare: tuttavia aggiungeremo a conferma una sola considerazione svolta alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici. Nella tabella del Circolo Milanese la categoria importantissima dei cereali figura con 2 sole voci e con 14 confronti; quella dei filati e tessuti con voci 23 e con 161 confronti (prescindiamo dall'esattezza dei calcoli che in più luoghi manca). A voler tener conto del rispettivo tonnellaggio delle due categorie, pur limitatamente all' A. I. per poterne trarre dei rapporti percentuali, ognun vede che se i filati e tessuti pesano sull'apprezzamento generale con 161 confronti, i cereali dovrebbero pesarvi con 1610: giacchè il traffico dei filati e tessuti è solo di 117,000 tonnellate, decuplo quello dei cereali cioè di 1,117,000. Invece questi ultimi vi concorrono non già con 1610 ma soltanto con 14 !!

« Siam sempre lì: fa d' uopo guardare non al numero delle voci, ma al traffico che esse rappresentano. Il Circolo Milanese lo intuisce e accenna a volerlo fare, ma le poche cifre da noi ora esposte dimostrano in che modo il faccia.

« Qualcuno forse rifletterà: ma dunque con questo conflitto fra le grandi e le minori categorie saranno sempre queste ultime che dovranno fare le spese di quelle? Rispondiamo: fino ad un certo punto sì ed, aggiungiamo, è giusto. Quando il bilancio dello Stato non ha milioni da consacrare ai ribassi ferroviari, se tuttavia vuolsi sgravare sensibilmente le tasse di trasporto per le merci che più ne hanno bisogno e che sono appunto quelle che costituiscono le grandi masse, occorre essere disposti ad aumentare in buon numero le tasse per le categorie minori del traffico o in altri termini per una gran parte delle industrie. Chi grida contro questi rialzi gli è come se dica apertamente: di ribassi nei carboni, nei cereali, ecc., noi non vogliamo saperne. Ora per noi, francamente, la riforma delle tariffe dovrebbe essere ispirata al criterio di scemare nella più larga misura appunto le merci di primissima importanza che più risentono aggravio dalle tasse di trasporto, e per riuscirvi non esiteremmo a rialzare le tariffe delle merci di maggior pregio, che, come vedemmo, non ne soffrono che danno insensibile.

Sta qui forse, a parer nostro, uno dei difetti delle nuove tariffe, in quanto non seppero attuare con maggior ardimento questo concetto. Hanno la loro scusa, lo sappiamo. Quando le Camere di commercio levano le più alte grida perchè ad esempio, ed è uno fra i cento, una tonnellata di caffè da Venezia a Verona pagherà lire 20.40 anzichè lire 19.86, quasi questa differenza di lire 0.54 per tonnellata cioè di 5 centesimi per quintale valga a minacciare il movimento del commercio di Venezia, si comprende che il Governo proceda impacciato e rimanga a mezza via. Sono le apprensioni dei pusillanimi che hanno paura della propria ombra. E quando si è in tal compagnia mal si può parlare d'audaci riforme e meno prometterle.

« È per questo che, diciamolo di passaggio, ci sa troppo

d'ottimismo il desiderio di non pochi per la introduzione del tipo di tariffe tedesco. Lo vagheggiò nel suo discorso del 19 dicembre 1884 anche l'on. Luzzatti, il quale assorse ad un ordine d'idee assai elevato. Abbiamo, notava egli, tre tipi di tariffa in Europa: quello inglese che per la soverchia libertà sua mal s'adatterebbe sul continente; quello franco italiano di cui lamentasi generalmente la infinita complicazione e quello tedesco che si va diffondendo per tutta l'Europa centrale. Perchè irrigidirci per anni nel tipo attuale, correndo forse il pericolo di rimanere presto isolati nel nostro regime ferroviario?

« Non nascondiamo che anche le nostre simpatie, sebbene con qualche riserva, propendono verso il tipo tedesco, il quale però è ben lungi dalla semplicità che gli si attribuisce e forma un volume press'a poco eguale al nostro. Tuttavia mentre per lo passato credevamo che lo si potesse un giorno adottare anche da noi, davvero la discussione che in questi mesi si va facendo intorno alle tariffe, ci ha persuaso profondamente ch'è inutile pensarlo e che rimarrà a lungo, molto a lungo ancora, una utopia.

« Basti considerarne un punto solo. È noto come da noi le merci spedite senza vincolo di peso sono oggi divise in 7 classi, delle quali la più alta a 16, la più bassa a 5 centesimi per tonnellata e chilometro. Suona tuttora l'eco vivissima delle lagnanze e delle grida sollevate perchè nelle nuove tariffe qualche merce fu elevata di classe e aggravata di uno o due centesimi, portandola ad esempio da 5 a 6, da 7 ad 8, da 10 a 12 centesimi. Ora sapete che cosa avverrebbe adottando il sistema tedesco? Ebbene per tutte le spedizioni *senza vincolo di peso* si introdurrebbe una classe unica, colla tassa costante di 14 centesimi, salvo a concedere prezzi miti, molto miti anche, per le spedizioni di almeno 5 ovvero 10 tonnellate. Immaginate qual rumore e quali proteste per tutte le spedizioni che oggi pagano 5, 6, 7, 10, 12 centesimi e che verrebbero a pagarne 14!!

« Nessuno più baderebbe al pregio grandissimo, per dirne uu solo, d'eliminare ogni disputa sulle gravi e numerose anomalie delle attuali classificazioni. Non sarebbe che uno strillare concorde per la rovina del piccolo commercio; della piccola industria che non è in grado di spedire i vagoni completi di merce! Proposta simile, ne andiam convinti, non troverebbe nel Parlamento un solo deputato pronto a sostenerla.

« Tutt'al più qualcuno appoggierebbe la classe unica domandandone però la tassa non a 14 ma a cinque o sei centesimi; il che equivarrebbe in sostanza a combatterla.

« Le precedenti considerazioni acquistano forza anco maggiore rispetto alle lagnanze molteplici sorte in diverse parti per l'insufficienza dei ribassi accordati alle merci che pur sono favorite, quasi siansi deluse le più legittime aspettative, violate le più formali promesse. Anche coi nuovi prezzi, si va notando melanconicamente, la sorte delle nostre industrie non è punto assicurata. È sempre l'errore di credere che si possa colle tariffe ferroviarie conseguire effetti assai superiori al mezzo; se pure può essere ufficio delle medesime quello di *garantire* la prosperità delle industrie.

« Ma ci si presenta altresì un' osservazione la cui alta importanza niuno, che consideri le cose con imparzialità, vorrà disconoscere. Ciascun industriale, si comprende, guarda a sè stesso e trova che dal suo punto di vista non mancano ragioni a giustificargli qualche maggior esigenza quand'anche risenta aggravio soltanto per qualche articolo e sebbene, come il più spesso, l'insieme dei suoi trasporti sia avvantaggiato. Ma le strade ferrate devono guardare a tutte quante insieme le industrie che compongono la loro larga clientela: altrettanto deve fare lo Stato come tutore degli interessi generali.

« Di conseguenza ad ogni ribasso che le condizioni finanziarie permettano di concedere, sì lo Stato che le ferrovie, devono chiedersi: quale industria vi ha ora maggior diritto? Non basta l'insistenza dei reclami e delle istanze. Essi devono riflettere: con questa concessione non ne andrà offesa la giustizia distributiva? non ci impegnerà essa ad accordarne altre, per le quali poi manchino i mezzi?

« Dacchè fra le più gravi preoccupazioni d'oggi va posta quella per le sorti dell'industria metallurgica, consideriamo un momento in quest'ordine d'idee le tariffe dei ferri. Abbiamo notato che il ferro in verghe a 300 chilometri paga lire 11 la tonnellata e vale lire 220-250. Ebbene, per eguale percorso ha la tariffa di lire 11 anche il carbon fossile e vale circa lire 30 la tonnellata; hanno tariffa di lire 15,10 (quasi quattro lire di più) i cereali, e sappiamo che i grani valgono lire 200-220 la tonnellata, il granturco lire 130-140. Adunque si guarda al valore? Il ferro in verghe vale di più. Si guarda alle condizioni in cui versa l'industria? La agricoltura merita riguardi non certo minori che gli stabilimenti metallurgici. In ogni modo poi chi non vede che, se qualche ribasso è possibile, lo si deve anzitutto accordare ai combustibili?

« Ma la questione, esaminata sotto questo aspetto, rivela intera la difficoltà finanziaria; e si riconosce che le esitanze delle ferrovie e del Governo non sono poi così capricciose come qualcuno tenta far credere, nè devonsi, no, a mal celata noncuranza dell'industria nazionale ».

L'autore passa a questo punto a trattare delle *tariffe internazionali*, e delle *tariffe considerate come strumento di politica commerciale*, e così scrive:

« Le tariffe proposte dal Governo servono pei trasporti che si effettuano entro il regno. Interessa eziandio di conoscere a qual regime saranno soggetti i trasporti che scambiamo coll'estero. Per le merci a grande velocità non si ha gran cosa, circa 350,000 quintali il 7-8 per cento di tale traffico; ma per il movimento a piccola velocità salgono a 1,300,000 tonnellate, il 13 per cento del medesimo; e costituiscono quindi una parte importante del nostro commercio.

« Giacchè le nuove tariffe interne modificano interamente i sistemi in vigore, si comprende che sarà impossibile di lasciar sussistere quelle internazionali d'oggi fondate sui medesimi. Ne deriverebbero senza dubbio troppe disparità e disuguaglianze e contrasti, da sollevare fra non molto un' infinità di reclami. A questo riordinamento richiedesi però qualche tempo; occorrendo anzitutto di denunciare le convenzioni esistenti; cosa che sarebbe inutile, dannoso anzi di fare prima che le nuove tariffe interne non siano approvate per legge, e forse, rispetto alle Amministrazioni estere, anche men conveniente.

« Frattanto rimangono dunque provvisoriamente in vigore le convenzioni attuali. Ma quali garanzie ha il pubblico che nelle nuove trattative saranno validamente tutelati i suoi interessi? Le Amministrazioni ferroviarie sapranno tenerli nella debita considerazione? Non havvi pericolo che ne vada in qualche parte offesa la nostra politica doganale e commerciale?

« Sebbene l'essere l'esercizio affidato ad Amministrazioni interamente italiane costituisca già di per sè una guarentigia contro tali pericoli, tuttavia a meglio rassicurarci è stabilito in modo espresso che anche le tariffe internazionali saranno sottoposte all' approvazione del Governo. Il quale avrà così facoltà di vedere non solo qual trattamento si conceda sulle nostre reti, ma eziandio con quale ci ricambino le ferrovie estere. Di più il Governo, oltrechè la approvazione delle proposte fatte dalle Società, s'è pur riservato il diritto di presentarne egli stesso: ampliando così notevolmente la propria cerchia d'azione.

« E poichè potrebbe avvenire che nell'assetto di qualche servizio internazionale gli interessi della Società Adriatica e di quella Mediterranea si trovassero per avventura in collisione, fu pure stipulato che ambo le Società abbiano il diritto di intervenire a tutte le conferenze che abbiano luogo per qualsiasi servizio internazionale; e in caso di disaccordo fra esse deciderà il Governo.

« Pertanto appaiono affatto infondate le voci che le nuove tariffe interne sacrifichino alcune industrie nazionali alle loro rivali estere, creando un protezionismo a rovescio. Si scorge invero facilmente, come non sia ragionevole l'istituire paragoni fra esse e le tariffe internazionali vigenti in via provvisoria. Spesso poi i criteri che vi si usano sono già in sè stessi erronei ed inaccettabili, qualunque sia il paragone che intendasi fare.

« Errore comunissimo quello di trascurare il costo del trasporto che la merce forastiera ha sul percorso estero (potremmo aggiungere anche il dazio d' importazione). Si pigliano quindi in esame soltanto le tasse dovute sul percorso italiano e trovandosi che la merce estera ha qualche mezza lira di benefizio rispetto alla nostra, si grida che è protezione a rovescio. Ma, di grazia, come intendete le convenzioni internazionali? fatte solo a beneficio nostro?

« Riflettiamo un momento alla vera condizione delle cose. Domani vengono a trattative l'Italia e la Germania. Quella ha per intento primissimo d'agevolare lo scambio del vino, dell'olio, delle verdure, di venti o trenta altre merci che più le stanno a cuore e chiede alla Germania che voglia ribassare per esse le tariffe. Questa a sua volta, premurosa dei proprii ferri, del carbone, delle mercerie, d' un altro gruppo di merci, domanda altrettanto. Che può fare l'Italia?

« Concedere questi ribassi in servizio cumulativo ed insieme estenderli alle stesse merci in servizio interno? Va incontro ad un ribasso troppo esteso che mette in pericolo i risultati finanziari delle ferrovie. Ovvero, per evitare questa disuguaglianza, negherà tali ribassi? Naturalmente non otterrà allora nulla per i proprii prodotti e le trattative non hanno più scopo. Ecco dunque la necessità di attenersi alla via di mezzo: accordare cioè soltanto pel servizio cumulativo italo-germanico i ribassi chiestile dalla Germania.

« Si dirà forse, a primo aspetto: a che cercare dei vantaggi per alcune industrie, se per ottenerli bisogna sacrificarne altre? E se fosse così sarebbe obbiezione grave. Ma così non è. Guardando infatti alle nostre industrie che verrebbero per tal guisa tra loro in conflitto, qual è la situazione? Da una parte abbiamo prodotti per lo più agricoli che se non trovano speciali facilitazioni sulle reti estere, non riescono a sostenersi nella gara della concorrenza e rimangono deprezzati in paese; dall'altra parte prodotti, i quali possono bensì soffrire danno se noi concediamo ribassi ai loro prodotti rivali dell'estero, ma in misura molto relativa secondo l' avvedimento che porremo nella nostra concessione. E se noi rileviamo che un tale prodotto estero dovrà in ogni modo percorrere 300 o 400 chilometri prima di arrivare alla nostra frontiera; sicchè la tassa totale che pagherà per tale percorso, insieme con quella sebbene alquanto ridotta sulla rete italiana per giungere ai principali nostri mercati, riuscirà ancora di gran lunga superiore a quella che per giungere ai medesimi pagherà il prodotto nostro, quantunque con base di tariffa un po' più alta; non è egli vero che noi possiamo qui concedere un tenue ribasso colla coscienza sicura di non recar offesa a questo prodotto nazionale? o vorremo piuttosto, per omaggio a un principio astratto d' eguaglianza, negare questo tenue ribasso e rifiutarci d'aiutare con esso quei prodotti agricoli che n'hanno bisogno assoluto?

« Certo non è sempre facile discernere fin dove possiamo spingere la concessione: compito delicatissimo questo, al quale si richiedono senza dubbio mente acuta e meditata esperienza; ma la necessità di simili concessioni non ci sembra possa essere negata.

« La previsione di questa eventualità può perfino consigliare talvolta di mantenere nelle tariffe interne basi un po' elevate per le principali merci per cui ci attendiamo dall' estero domande di ribassi. La qual misura permette che, stabilite le tariffe internazionali, si possa poi senza grave perdita finanziaria estendere in tutto o almeno in parte anche al nostro servizio interno le riduzioni consentite nelle medesime.

« Prescindendo da queste eccezioni inevitabili, il nuovo sistema differenziale attenuerà del resto grandemente molte disuguaglianze cagionate oggi dalle tariffe internazionali. Giacchè una volta introdotto per regola il principio che anche in queste ultime debbasi applicare la differenzialità per zone scalari decrescenti secondo il sistema belga, il produttore nazionale sarà sicuro che quello estero per distanza maggiore pagherà sempre sulle nostre reti tassa maggiore. Oggi per contro, anche all' infuori di eccezioni volute, unicamente per effetto del sistema avviene spesso che tra Modane e Milano, per esempio, la tassa risulti inferiore a quella tra stazioni intermedie e Milano.

« Del pari premature appaiono, come vedremo meglio fra breve, le apprensioni sulle sorti del nostro commercio di transito, per il quale pure occorrerà provvedere particolarmente mediante apposite tariffe nei servizi internazionali, giacchè non basta che noi ribassiamo i nostri prezzi, se nello stesso tempo le ferrovie limitrofe ci chiudono gli sbocchi con tariffe esagerate. Ma poichè in proposito sogliono farsi i più ampollosi elogi al gran Cancelliere della Germania affine specialmente di persuadere ai nostri porti che la prosperità loro ha bisogno d'eguale politica, ci si lasci avvertire di passaggio che i porti tedeschi non sono punto gratissimi al Bismarck del trattamento ricevuto. Giacchè in omaggio al principio dell' eguaglianza a cui l'esercizio governativo sembra non poter mai contrastare, vengonsi mano mano abolendo le tariffe speciali stabilite a favore dei porti. Leggasi il rapporto della Camera di commercio d' Amburgo per l'anno 1883, la quale si lagna della soppressione delle tariffe per i cereali e le farine.

« Veggansi le discussioni avvenute nel febbraio 1883 al Reichstag dove il deputato Beaulieu-Marconnay in rappresentanza dei porti dell'Ems deplorava l' abolizione di pa-

recchie tariffe di transito compiute a puro beneficio della navigazione fluviale ».

Ad un altro numero i rilievi dello scrittore circa i timori nella politica commerciale, i futuri ribassi e l'azione governativa rispetto ad essi; ed i confronti ch'egli fa colle tariffe estere.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Annunciamo con piacere che oggi viene completamente ristabilito il servizio ferroviario alla rotta di Cornigliano, linea Genova-Ventimiglia.

><

È stato rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il verbale della visita praticata dai rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e del direttore tecnico governativo per la ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna in concorso dei delegati della Deputazione provinciale di Sondrio e della Società di navigazione lacuale, per fissare quali fossero i bisogni cui provvedere per un regolare servizio del tronco della predetta ferrovia compreso fra Sondrio e Colico, trattandosi di tratto di linea in speciali condizioni di isolamento rispetto alla rimanente rete.

In detta visita furono presi opportuni accordi per collegare la nuova ferrovia con lo scalo lacuale di Colico.

><

Il Ministero dei lavori pubblici (Divisione generale delle Strade ferrate) considerato che la frequenza dei passaggi a livello sulle ferrovie, massime poi su quelle di non molta importanza, può essere cagione di inconvenienti pella regolarità e sicurezza dell'esercizio (ciò che fu anche riconosciuto dalla Commissione tecnica che negli scorsi anni ebbe ad occuparsi degli studi relativi alla uniformità dell' armamento e della soprastruttura delle ferrovie, come emerge dalla Relazione presentata al Ministero nel 1878) ha richiamato su di una tale questione l'attenzione dei signori Direttori tecnici per le nuove costruzioni ferroviarie, interessandoli a limitare par quanto è possibile, ed in ispecie nei verbali delle espropriazioni di terreni occorrenti alla costruzione delle ferrovie, la concessione di passaggi a livello e sopratutto di quelli da destinarsi ad uso privato.

><

In seguito a regolare autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, e su conforme parere della Commissione tecnica che ha proceduto alla relativa visita di ricognizione, il giorno 23 del corrente mese venne aperto al pubblico esercizio un terzo tronco della ferrovia di 4.a categoria da Bergamo al Ponte della Selva, compreso fra Vertova ed il Ponte di Nozza, della lunghezza di poco più che 7 chilometri.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha firmato il decreto, col quale viene autorizzata pel giorno 29 del corrente mese l'apertura al pubblico esercizio della ferrovia da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa, della lunghezza di 7 chil. e mezzo, alla cui costruzione fu provveduto a cura del Comune di Colle, concessionario della linea.

><

Ci informano da Brescia che la Società nazionale delle Officine di Savigliano, la quale ha in appalto la costruzione del gran ponte sul fiume Po da impiantarsi presso Casalmaggiore, in servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, ha già eseguita la montatura della camera di lavoro pel cassone di fondazione della spalla Brescia del ponte medesimo; ed ha provvisto a piè d'opera, buona quantità di ferro per i cassoni di fondazione delle pile nonchè di sabbia, ghiaia e mattoni.

Dalle disposizioni fin qui fatte dalla predetta Società, risulta chiaramente come essa sia intenzionata di dare un considerevole sviluppo ai lavori assunti in appalto.

><

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato la Direzione dell'esercizio ad indire le gare per la provvista di oltre 7000 tonnellate di rotaie d'acciaio e relativi accessori, occorrenti per i bisogni del secondo semestre.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, allo scopo di dar corso alle pratiche di gara pell' appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Mortara e poter dare le disposizioni occorrenti pell' incominciamento dei lavori, ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a voler approvare la parte di spesa preventivata pei lavori medesimi, che potrà essere erogata durante il corrente esercizio.

><

La stessa Amministrazione ha poi sottoposto alla approvazione governativa i due seguenti progetti:

a) progetto sommario di lavori occorrenti pello impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Rifredi (linea Firenze-Massa) i quali richiederanno la spesa totale di L. 90,000;

b) nuovo progetto delle opere occorrenti all'ampliamento ed alla trasformazione della stazione d' Ivrea, in seguito all'innesto nella medesima della linea da Ivrea ad Aosta. Accompagnano il nuovo progetto, il preventivo della spesa presunta in L. 430,000, e gli schemi di contratto e di tariffa da servire di base all' appalto dei lavori.

><

È stato sottoposto all' approvazione governativa il progetto di appalto per la provvista degli scambi, crociamenti e meccanismi fissi occorrenti per l'armamento delle stazioni della ferrovia Mantova-Legnago.

L'importo totale della fornitura ammonta a lire 91,650. Le provviste a farsi sono;

N. 23 scambi semplici con relativi crociamenti; n. 1 serbatoio da rifornitore, della capacità di m. c. 50; n. 1 pompa per alimentazione del rifornitore; n. 2 gru idrauliche isolate; n. 10 segnali a distanza con fanale a disco girevole; n. 19 cancelli in ferro, di cui n. 1 per passaggio a livello di m. 5, e n. 6 di m. 7; n. 4 per accesso ai piani caricatori e n. 8 per le stazioni, di m. 1.50; n. 4 sagome di controllo del carico dei carri; n. 35 sbarre in ferro a I, di cui 18 di m. 4 e 17 di m. 5.

><

I Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici hanno firmato il decreto col quale le Amministrazioni ferroviarie dell' Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali e delle Calabro-Sicule sono

autorizzate ad attuare una nuova tariffa pel trasporto a grande ed a piccola velocità, in servizio interno e cumulativo italiano, del materiale rotabile occorrente per le tramvie o per le ferrovie a scartamento ridotto da caricarsi sul materiale ferroviario.

><

Sappiamo che la Commissione tecnica governativa composta dei signori cav. Sorba e cav. Fossati, regi commissari per l'esercizio delle ferrovie Romane e Meridionali e Calabro-Sicule, incaricata di procedere ad un nuovo esperimento dell'apparecchio inventato dal sig. conte Siccardi, per l'agganciamento dei veicoli ferroviari, ha manifestato al Ministero dei lavori pubblici il parere, che convenga fare un esperimento su larga scala del nuovo apparecchio, onde avere così gli elementi di un positivo e definitivo giudizio.

La Commissione stessa ha perciò suggerito che nelle ordinazioni di nuovo materiale mobile sia conveniente di prescrivere l'applicazione dell'apparecchio Siccardi.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si è pronunziata contraria ad accordare la fermata del treno diretto n. 35, alla stazione di Valle Lomellina, nella quale il treno stesso si incrocia col treno n. 174.

><

Il Consiglio di Stato, in sua adunanza recente, ha ritenuto che possa approvarsi una perizia di maggiore spesa, rilevante in complesso a L. 163,235, in più di quella preventivata per la costruzione del tronco da Condoleo a Bagnara, della ferrovia Reggio-Castrocucco.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, in seguito ai continui reclami che le vengono fatti dai viaggiatori per la frequente mancanza delle vetture della Società Belga nei treni diretti coi quali dovrebbero viaggiare, ha fatto vive rimostranze alla Società medesima affinchè provveda a togliere ogni causa di reclamo al riguardo.

Siamo poi informati che anche l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per la stessa causa non è soddisfatta del modo, con cui la predetta Società mantiene gli obblighi da essa assunti verso quell'azienda ferroviaria.

><

Come abbiamo già annunziato in un precedente numero del *Monitore*, il giorno 10 dello scorso mese di febbraio fu iniziata la perforazione meccanica della grande galleria del Borgallo in costruzione lungo la linea da Parma a Spezia.

L'avanzamento medio giornaliero ottenuto con un tale mezzo di perforazione fu di m. 2.84 lavorando con un solo affusto a quattro perforatrici.

Ci si informa che attualmente le condizioni della roccia sono sensibilmente peggiorate, essendosi incontrato dello schisto argilloso il quale esercita delle forti pressioni sulle armature e richiederà, nei rivestimenti, degli spessori rilevanti.

Dal lato di Borgotaro lo scavo della galleria è tuttora sospeso non essendosi per anco presa una decisione intorno alla ubicazione della stazione di Borgotaro, la quale implica una variante di tracciato all'imbocco della galleria.

><

Sappiamo che la Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche, nella sua qualità di esercente le ferrovie Venete, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata a prorogare per un altro anno la convenzione da essa stipulata con la Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo, relativa al ribasso di tariffa accordato ai trasporti di cemento sulla linea Cittadella-Bassano.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto per la sistemazione della traversa Nazionale di Pecorile in Comune di S. Vezzano sul Crostolo (Reggio Emilia.)

Progetto riformato lavori definitiva sistemazione strada N. 227 Oschieri-Tempio (Sassari.)

Progetto suppletivo di lavori lungo tronco Accadia-Calaggio, strada prov. prima serie (Avellino.)

Linea Eboli-Metaponto, progetto costruzione passaggio a livello kil. 187 più 014.

Progetto raddoppiamento binario sulla linea Voghera-Pavia (ferrovie Alta Italia.)

Maggiori spese completamento quarto tronco Alezio-Gallipoli, ferrovia Zollino-Gallipoli.

Lavori addizionali e relativa maggiore spesa completamento tronco ferroviario Morbegno-Sondrio.

Progetto d'appalto riformato tronco Pisciotta-San Mauro, ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Progetto fabbricato alloggi personale governativo lungo tronco Vallo-Pisciotta, ferr. riserv.

Progetto 2 case cantoniere doppie e una garitta lungo ferrovia Battipagli-Agropoli.

Perizie per la piantagione d'alberi di alto fusto lungo strada nazionale n. 11, Castelfranco-Mestre.

Progetto ponte metallico sulla strada Antignano, abitato d'Avella, ferrovia Napoli-Nola-Baiano.

Progetto costruzione cavalcavia in stazione di Catanzaro-Marina (linea ferr. Taranto-Reggio).

Progetto d'appalto fornitura traverse pel tronco Faenza-Foguano (ferrovia Faenza-Firenze).

Progetto di lavori al fabbricato del Collegio Romano (Roma).

Progetto di lavori nel Bagno Penale di Gaeta (Caserta).

Modificazione all'art. 2 del regolamento stradale per la provincia di Torino.

Convenzione tra Amministrazione Canali Demaniali di irrigazione e il sig. Rossi per concessione d'acqua del diramatore Quintino Sella (Novara).

Progetto bonificamento e sistemazione idraulica pianura di Quarto (Napoli).

Progetto per riappalto triennale manutenzione opere d'arte porto Portofino (Genova).

Progetto lavori riparazione danni opere seconda vasca tra il Volturno, l'Agnena e il mare (Caserta).

Perizie lavori da eseguire nel 1885 in manutenzione opere verde arginature Adige (Verona).

Progetto prolungamento Canale diversivo del Sele, vasca colmata Aversano e Campobasso (Salerno).

Id. difesa frontale argine sinistro Po, tratto inferiore del froldo a Stianta (Rovigo).

Id. sistemazione froldo Bosa e sua coronella superiore, arginatura sinistra Secchia, Carpi (Modena).

Id. difesa frontale al tratto superiore del froldo Zocca, arginatura destra Po, Copparo (Ferrara).

Id. difesa frontale al froldo Faccano, arginatura sinistra Oglio, Acquanegra (Mantova).

Id. sistemazione argine sinistro di Oglio, sbocco Chiese froldo Traccagna (Mantova).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Perizia di opere addizionali per la difesa della sponda destra del Po nella località Benone (Pavia).

Progetto d'appalto per lavori di sistemazione degli argini del fiume Gozzone nel circondario idraulico d' Este.

Perizia di lavori addizionali pel completamento della traversa interna di Cesarò (Messina).

Progetto d' appalto per fornitura materiale fisso occorrente alle stazioni ferr. di Ascoli e Offida.

Id. d'appalto per fornitura ghiaia, per posa armamento e altre opere minori, lungo ferrovia Ascoli-San Benedetto.

Atti di liquidazione e collaudo lavori costruzione tronco Menfi-Sciacca della strada prov. n. 20 in provincia di Girgenti.

Progetto di lavori di riparazione e prevenzione di danni lungo ferrovia Novara-Pino.

Id. di vendita ai pubblici incanti di materiale ferroviario fuori d'uso proveniente dalla rete Calabro-Sicula.

Domanda del comune di Valperga (Torino) perchè siano dichiarati di pubblica utilità i lavori di apertura d' una nuova strada in quell'abitato.

Offerta della ditta Miloro e Scimone pel collocamento di 36 massi artificiali nel porto di Messina, a ripristino della nuova calata

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione d' un edificio scolastico in Piedimonte d' Alife (Caserta).

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione d'un edificio scolastico in Misilmeri (Palermo).

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità dei lavori d'ampliamento del piazzale merci nella stazione di Bovisa (ferrovia Milano-Erba).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — Il 6 aprile presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Ascoli Piceno si addiverrà simultaneamente all' incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle chiusure, della fornitura e posizione in opera della massicciata per l'armamento e della posa dell' armamento della ferrovia Ascoli-S. Benedetto, e pel tratto tra l' estremo sud della stazione di Porto d' Ascoli e la stazione di Ascoli Piceno (metri 27,883.31), per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 374,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 18,700, ed in lire 37,400 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo l' avviso di seguito deliberamento.

— Nello stesso giorno e nelle stesse località avrà pur luogo l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della stazione di Ascoli Piceno, escluse le espropriazioni degli stabili, la provvista e posa in opera della ghiaia e dei ferri per l' armamento, e dei meccanismi fissi, per la presunta somma di L. 315,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 16,000; ed in L. 32,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo l' avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — L'11 aprile presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Lucca si addiverrà al definitivo deliberamento pell' appalto della costruzione del tronco della ferrovia Lucca-Viareggio, compreso tra Viareggio e Quiesa (m. 8428 86), al migliore offerente in diminuzione della somma di L. 1,269,101.70 (V. i num. 5, 8 e 11 del *Monitore*).

Ferrovia Genova-Spezia. — Per l' interruzione fra Moneglia e Deiva sulla linea Genova-Spezia, la Direzione delle ferrovie dell' Alta Italia annunzia che, a cominciare dal treno 3 del 22 corr., venne attivato fra Genova e Spezia un regolare servizio pel trasporto dei viaggiatori e bagagli a mezzo dei piroscafi della Società di navigazione generale, col seguente orario:

I passeggeri, partendo da Milano e da Torino coi treni diretti 3 e 63 delle ore 7.55 pom. per la prima stazione, e delle 8 pom., per la seconda, e che arrivano a Genova alle ore 12 notte, s' imbarcheranno a Ponte Guglielmo alle ore 12.45 per la Spezia, arrivando in quest' ultima città alle ore 6 30 antim., ripartendo colla ferrovia alle ore 6.55 per giungere a Pisa alle ore 8.55 antim. ed a Roma alle ore 4.50 pom.

I passeggeri invece partenti da Roma col treno 4 e 30 delle 9 30 pom. e che arrivano a Spezia Arsenale alle ore 6.37 antim. s' imbarcano sul piroscafo alle ore 7.30, arriveranno a Genova all' 1.30 pom., partendo alle ore 2.45 pom. coi treni diretti 36 e 6 per Torino e Milano ed arrivando alle 7.15 pom. nella prima città, alle ore 7.35 in Milano.

Società delle ferrovie nella provincia di Bari. — Nella settimana scorsa si è costituita a Bruxelles, sotto il titolo di *ferrovie Bari-Barletta e prolungamenti* una Società anonima belga col capitale di 4,250,000 franchi. La nuova Società ha assunto le concessioni nella provincia di Bari, che attualmente esistono nell'attivo della Società generale delle ferrovie economiche. Il Consiglio d' amministrazione si compone dei signori: V. Despret, J. Urban, R. de Bauer, J. Stern e J. de Jonghe.

Ferrovia Potenza-Metaponto. — L' Amministrazione delle ferrovie Meridionali ha preparato apposito progetto per consolidare la frana verificatasi al chilometro 206,480 da Napoli, della linea Potenza-Metaponto. I lavori contemplati nel detto progetto, stato sottoposto per approvazione al Ministero dei lavori pubblici, consistono nello sbancamento delle materie in frana e nel consolidamento della falda a monte con muro, nonchè nella costruzione di una fognatura e di altre opere accessorie. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 25,500.

Ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma — La Società concessionaria della costruzione e dell'esercizio per la ferrovia Napoli Pozzuoli-Cuma ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del secondo tronco della ferrovia medesima, compreso fra Fuorigrotta e Pozzuoli, dopo aver introdotte alcune varianti aventi lo scopo di migliorare l' andamento della linea, sia nel senso altimetrico che in quello planimetrico.

Ferrovia Alanno-Penne. — Il Consorzio formatosi per promuovere la costruzione di una ferrovia Alanno-Penne, costituito dei comuni Alanno, Brittolli, Cagnoli, Nocciano, Civitaquana, Vicoli, Catignano, e Civitella Casanova, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima, chiedendo che questa venga compresa fra i 1000 chilometri di linee di quarta categoria, di cui nel progetto di legge delle Convenzioni ferroviarie.

La ferrovia dovrebbe costruirsi a tipo economico, scartamento m. 0.95; l' armamento con rotaie, tipo Vignole in acciaio Bessemer del peso di 20 chilogrammi per metro corrente, con traverse di legno, a distanza di m. 0 80 l'una dall' altra.

La spesa totale, compresa una somma di L. 365,000 per provvista di materiale mobile è presunta in L. 2,670,000, cioè in L. 63,570 a chilometro

La stazione di Varese. — L'*Araldo* di Como scrive: Il Ministero ha considerato che le opposizioni del Comune di Varese presentano davvero un carattere di gravità pei parecchi passaggi a livello su vie importanti di comunicazione tra la città, la stazione dell'Alta Italia, il Cimitero, ecc — che il fatto delle tre linee convergenti su Varese e la prospettiva del vivo scambio di passeggeri e merci che si dovrà sviluppare dall'una all' altra di queste linee, fa nascere spontaneo il rammarico di non essersi potuto mettere d'accordo le due Amministrazioni ferroviarie per la stazione unica.

Quindi il Ministero insiste nella convenienza di riprendere le trattative per cercar di venire ad un accordo nel senso appunto della stazione unica.

Nel caso poi che quest'accordo (tentato tante volte inutilmente) non potesse venir raggiunto, il Ministero lascia

capire che non potrebbe rifiutarsi di accogliere le opposizioni di Varese, invitando *cui spetta* a presentare un nuovo progetto.

La Deputazione rispose al Ministero accennando alla parte attivissima da essa presa alla pratica, sia allorchè venne accompagnato il progetto, sia quando apposita Commissione della Deputazione si portò a Roma per patrocinare la stazione unica, sia coll'inviare proposte. Non è ad essa, perciò, che si può ascrivere se non si raggiunse un esito soddisfacente. Deplora che a pochi metri di distanza abbiano a sorgere due stazioni. Crede però che nessuno meglio del Governo potrebbe influire per rimuovere le difficoltà esistenti, mentre la Provincia, falliti i proprii tentativi, non può che coltivare preferibilmente il partito di concordare colla Società costruttrice un nuovo progetto per l'attraversamento di Varese.

Ferrovia centrale Canavese — Il 18 corrente si tenne in Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società proprietaria della ferrovia Settimo-Rivarolo e della tramvia Rivarolo-Cuorgnè.

Presiedeva il comm. Noli, ed erano rappresentate all'adunanza circa undici mila azioni sociali.

La relazione del Consiglio, letta dall'amministratore delegato cav. ing. Pellegrini, constatò i varii miglioramenti introdotti nelle linee durante l'esercizio 1884, quali il riordinamento della stazione di Cuorgnè, insieme ad altri lavori di completamento della tramvia, che fu definitivamente collaudata il 20 dicembre 1884.

Notò un aumento nei prodotti dell'esercizio in confronto a quelli dell'anno 1883; per modo che il prodotto chilometrico fu nel 1884 di L. 9004.82, somma che supera di L. 1,494.87 quella corrispondente del precedente esercizio.

In complesso durante il 1884 i viaggiatori trasportati sulle linee sociali furono N. 203,297: le tonnellate di merci a piccola velocità N. 25,066; il numero totale dei convogli fu di 3065; le spese di esercizio si elevarono a L. 164,795.20; e gli utili a L. 297,159.19.

Dalla relazione dei sindaci risultò che il bilancio ed i conti dell'anno 1884 presentati dall'Amministrazione sono in perfetta conformità alle registrazioni contabili eseguite sui libri e registri sociali, ed alle deliberazioni del Consiglio, alle sedute del quale i sindaci stessi sono sempre intervenuti.

Sulla loro proposta, l'adunanza approvò all'unanimità un voto di encomio all'amministratore delegato, ed il bilancio 1884, dal quale risulta un dividendo di L. 10 per ciascuna azione, da essere distribuito per L. 7.50 al 1° aprile prossimo, e per le rimanenti L. 2.50 al 1° ottobre 1885.

Essendosi proceduto in seguito alla ricomposizione del Consiglio d'amministrazione, risultarono rieletti i consiglieri cav. Felice Chiesa e cav. Giuseppe Maspero, i sindaci avvocato Pietro Bobba, cav. ufficiale Giovanni Scavia, Egidio Zanaroli, ed i supplenti cav. De Planta e Veggi.

Prima di sciogliere l'adunanza, si procedette a termini dello Statuto all'estrazione a sorte di N. 12 azioni sociali da essere ammortizzate a termini della tabella di ammortamento approvata nell'assemblea del 1884.

Ferrovia Como-Saronno. — La Società del Ticino ha rassegnato alla Deputazione provinciale di Como il progetto di deviazione della linea Como-Saronno pel tratto da Grandate a Fino, onde sgombrare la strada provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di febbraio fu il seguente:

Passeggieri trasportati 58,000 (febbraio 1884: 63,858), introito fr. 200,000 (fr. 260,149.37); merce trasportata tonn. 42,200 (tonn. 41.979); introito fr 480,000 (fr. 511,269.63). Introito complessivo fr. 680,000 (fr. 771,419), ossia fr. 2,556.39 (fr. 2,900.07) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di febbraio di fr. 365,000 (febbraio 1884: fr. 389,008.27), ossia fr. 1,372,18 (fr. 1,462.43) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 315,000 (fr. 382,410.73).

Nuova edizione di tariffe. — A partire dal 1° aprile p. v. sarà attivata una nuova edizione delle condizioni generali della tariffa per le ferrovie svizzere, colla nomenclatura delle merci, del 1° ottobre 1883, ed in seguito a ciò sono abrogate le attuali edizioni delle condizioni della tariffa nelle sole lingue tedesca ed italiana.

Questa nuova edizione è in tre lingue (tedesca, francese ed italiana), e contiene, oltre a diverse modificazioni nelle condizioni della tariffa, una serie di cambiamenti nella classificazione delle merci delle tariffe speciali, in virtù di cui alcuni articoli figurano per la prima volta nelle tariffe speciali, mentre altri da una tariffa speciale sono trasferiti in un'altra.

Nella nuova edizione non vi sono soltanto delle facilitazioni di trasporto e di prezzo, ma anche alcuni aumenti dei prezzi di trasporto. Per ciò che riguarda questi ultimi si continuerà ad applicare la tassa più bassa ancora sino alla fine di giugno del corrente anno.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio d'amministrazione della *Banca delle ferrovie svizzere* ha emanato una circolare agli azionisti, per informarli essere sua intenzione di costituire col loro concorso, una nuova Società, la quale si occuperebbe di tutte le questioni ferroviarie che riguardano la Svizzera, e specialmente di quella relativa al Sempione da lungo tempo discussa. La nuova Società prenderebbe il nome di: *Nuova Banca delle ferrovie svizzere*. Essa avrebbe la sua sede a Ginevra; il suo capitale sarebbe di 40 milioni di franchi, diviso in 8,000 azioni nominative, del valore caduna di fr. 5,000, dei quali 1,000 dovrebbero immediatamente versarsi. Il Consiglio d'amministrazione sarebbe costituito in parte da amministratori della Banca delle ferrovie svizzere e della Società svizzera ed in parte da nuovi eletti, il cui concorso fu giudicato utile. La nuova Società succederebbe in fatto alla Banca delle ferrovie svizzere ed alla Società svizzera, le quali hanno oramai esaurito le operazioni per le quali erano state costituite.

Ferrovie turche. — Abbiamo già altra volta annunciato che il Sultano ha accettato, a riguardo delle ferrovie di raccordamento della Turchia Europea, le proposte della *Banca Ottomana* e del *Comptoir d'Escompte*. Riassumiamo ora per sommi capi l'*iradé* che contiene l'approvazione di quelle proposte.

« La *Banca Imperiale Ottomana* ed il *Comptoir d'Escompte* si obbligano a costituire nel termine massimo di un mese dalla data della presente convenzione, una Società ottomana di costruzioni con un capitale di 30 milioni di fr.

« La Società assumerà la denominazione di *Società di costruzione delle linee di raccordamento delle ferrovie nella Turchia Europea*.

« Il suo capitale sarà diviso in 600 parti, di fr. 50,000 caduna, che potranno a lor volta venir suddivise in quote di 500 fr. ciascuna.

« La Società si riterrà definitivamente costituita, allorchè sarà versato un quarto del suo capitale, ossia franchi 7,500,000. La Società avrà la sua sede in Costantinopoli, ed un Consiglio d'amministrazione a Parigi.

« La Società assume ad appalto, al prezzo medio di fr. 175,000 per chilometro, la costruzione per conto del Governo Imperiale Ottomano, della linea Uskup-Vrania, e di quella da Bellova alla frontiera bulgara (colle di Vakarel), alle condizioni e nei termini stabiliti nel capitolato d'oneri.

« Il Governo Imperiale Ottomano si obbliga di consegnare alla Società i terreni necessari per la costruzione delle linee di raccordamento e loro dipendenze.

« Per sopperire alle spese di costruzione delle linee, la Società aprirà al Governo Ottomano un credito in conto corrente per la somma necessaria a coprire: 1° il prezzo chilometrico d'appalto; 2° i disborsi che il Governo dovrà

fare per l'acquisto dei terreni necessari alla costruzione delle linee.

« Il conto corrente sarà aperto e mantenuto presso la Banca Imperiale Ottomana a Costantinopoli.

« Le somme mutuate al Governo imperiale, dovranno, a profitto della Società mutuante, ammortizzarsi in modo, che siano integralmente rimborsate in capitale ed interessi, nel termine di 25 anni a datare dal primo prelevamento, e per mezzo di successive rate annuali colla scadenza al 13 aprile di ciascun anno. La prima scadenza avrà luogo il 13 aprile 1886.

« A garantire il regolare rimborso delle annualità, il Governo ottomano rilascierà alla Società, o un titolo speciale, o un'obbligazione generale con cui dichiarerà di concederle per tutta la durata del conto corrente, e fino a totale pagamento di dette annualità: 1° il diritto di prima ipoteca sulle linee ferroviarie costrutte dalla Società; 2° la parte dovuta al Governo imperiale sui prodotti netti dello esercizio di quelle linee; 3° una parte dei primi introiti annuali della tassa sui montoni nei *vilayets* di Salonicco, Hudavendighiar e Aiden.

« L'ipoteca sarà concessa per un valore che oltrepassi, in ciascun anno, del 20 0[0] il valore dell'annualità a pagarsi.

« Gli incassi, tanto dei prodotti della tassa sui montoni quanto della parte dei prodotti netti di esercizio dovuta al Governo imperiale, saranno fatti dalla Banca ottomana.

« Se, pendente il rimborso dell'imprestito gli incassi fatti sulle rendite assegnate alla Società oltrepasseranno durante un'annata l'ammontare netto della rata dovuta, l'eccedenza sarà immediatamente posta a disposizione del Tesoro imperiale. In caso contrario, cioè di insufficienza di tali incassi, la differenza necessaria per completare l'annualità sarà rimessa alla Banca in cambiali tratte sull'amministrazione generale delle dogane, che le avrà accettate, ed alla scadenza di un mese.

« Finalmente, il Governo imperiale ottomano accorda alla Società a condizioni uguali con altri, un diritto di preferenza per l'esercizio tanto delle linee di raccordamento quanto di quelle altre delle ferrovie della Turchia Europea, non appena ch'egli ne potrà disporre, ed a meno che egli stesso non ne assuma l'esercizio ».

Notizie Diverse

Statistica dei pacchi postali durante il 1884. — Da una statistica pubblicata dall'Amministrazione delle Poste togliamo i seguenti dati, circa il movimento dei pacchi postali nell'interno e coll'estero nell'anno 1884 in confronto del 1883:

	1884	1883	*Differenza*
Pacchi spediti	3,947,898	3,740,757	+ 207,141
Id. arrivati	4,160,676	4,117,225	+ 43,451
Id. distribuiti a domicilio	877,687	809,590	+ 68,097
Id. esportati all'estero	178.303	180,828	— 2,525
Id. importati dall'estero	409,171	415,301	— 6,130
Id. in transito per l'Italia	5,608	10,446	— 4,838

Il movimento poi dei pacchi negli uffizi postali italiani all'estero fu il seguente:

Ufficii			1884	1883	*Differenza*
Alessandria d'Egitto	impostati	per l'Italia	»	»	«
		per l'estero	»	»	»
	arrivati	dall'Italia	287	3.945	— 3.658
		dall'estero	46	791	— 745
Goletta	impostati	per l'Italia	130	213	— 83
		per l'estero	»	7	— 7
	arrivati	dall'Italia	201	246	— 55
		dall'estero	»	1	— 1
Susa	impostati	per l'Italia	70	126	— 56
		per l'estero	22	48	— 26
	arrivati	dall'Italia	194	343	— 149
		dall'estero	53	78	— 25
Tripoli di Barberia	impostati	per l'Italia	48	77	— 29
		per l'estero	18	4	+ 14
	arrivati	dall'Italia	666	406	+ 260
		dall'estero	152	110	+ 42
Tunisi	impostati	per l'Italia	1.235	1.677	— 442
		per l'estero	80	163	— 83
	arrivati	dall'Italia	2 824	5.298	— 2.474
		dall'estero	265	196	+ 69

Il canale di Manchester. — Al Parlamento inglese è stato presentato sino dal 1883 il progetto di costruzione di un canale navigabile che possa permettere ai piroscafi di giungere fino a Manchester. Poi ne fu presentato un altro per un canale da Manchester a Runcornd.

Ambedue questi progetti furono rigettati, il primo dalla Camera Alta e il secondo dalla Camera dei Comuni.

Quest'anno si presenta un altro progetto che differisce da quelli del 1883 e del 1884 in varii punti importanti. La principale obbiezione al progetto dell'anno passato fu che esso esigeva lavori nel fiume Mersey i quali potevano danneggiare seriamente la parte più bassa del fiume. Nel progetto attuale si propone di continuare il canale da Runcorn lungo la riva del fiume che costeggia il Cheshire fino a Eastham, dove vi è acqua profonda nel canale naturale.

I promotori del progetto propongono di formare una Società con 8 milioni di lire sterline di capitale e si ripromettono di trovare in prestiti altri 2 milioni.

Nuova miniera di carbone in Germania. — Fu scoperta di recente presso Hamm in Germania una ricca miniera di carbon fossile, la quale ad una profondità di 675 metri ha uno spessore di m. 1.80 e si estende in direzione quasi orizzontale. Il carbone è assai puro, leggiero e grasso, e probabilmente differente da quello delle prossime miniere di Camen e di Unna.

Questa scoperta di carbon fossile nei monti carboniferi della Vesfalia, convalida la supposizione che gli strati carboniferi si estendano probabilmente sino ad Osnabrüch ed Ibbenbüren.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviari non si ebbe, nella scorsa settimana, mercato degno di nota, fatta eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero negoziate sul 708 al 710, ma anche per esse non si ebbero transazioni così attive come si sarebbe potuto credere.

CONVOCAZIONI

Società della ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Il deposito delle azioni per l'assemblea indetta pel 29 marzo non avendo raggiunto il numero necessario per la validità delle deliberazioni, il Consiglio di amministrazione ha deciso invitare gli azionisti in seconda convocazione pel giorno 31 corrente nella sede sociale, 24, via in Lucina, Roma, per deliberare sullo stesso ordine del giorno. Vedi *Monitore* del 4 marzo.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 29 marzo corr., ora una pomeridiana, in Modena, negli uffici dell'Impresa costruttrice della ferrovia, corso Vittorio Emanuele, n. 20, per relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1884; relazione dei sindaci; bilancio dell'esercizio 1884; emissione di obbligazioni

e modo di collocamento delle medesime; rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione; nomina dei sindaci per l'esercizio 1885.

Società per le ferrovie del Ticino. — Assemblea generale degli azionisti per il 31 marzo; alle ore 3 pom., presso la sede della Società, in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.o, per relazione del Consiglio e dei sindaci, deliberazione sull'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; elezione di 4 consiglieri d'amministrazione; nomina di 3 sindaci e 2 supplenti.

Società per le ferrovie dell'Appennino centrale. — Assemblea generale degli azionisti per il 31 marzo, alle ore 4 pom., presso la sede della Società, in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.o, per relazione del Consiglio e dei sindaci, deliberazione sull'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; elezione di 4 consiglieri d'amministrazione; nomina di 3 sindaci e 2 supplenti.

Società per le ferrovie Napoletane. — Assemblea generale degli azionisti per il 31 del mese di marzo, alle ore 5 pom., presso la sede della Società, in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.o, per relazione del Consiglio e dei sindaci, deliberazione sull'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; elezione di 4 consiglieri d'amministrazione; nomina di 3 sindaci e di 2 supplenti.

Società italiana per le ferrovie economiche e tramvie a vapore della Provincia di Pisa. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 31 marzo, alle ore 2 pom., alla sede della Società, 40, via Carlo Alberto, in Torino, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; fissazione del dividendo; nomina dei sindaci.

Società anonima delle ferrovie secondarie Romane. — Assemblea generale ordinaria pel giorno 8 aprile prossimo, alle ore 2 pom., nella sede della Società, in via del Plebiscito, n. 112 p. p., palazzo Doria, in Roma, per approvazione dei conti sociali dell'anno 1884; surrogazione di n. 6 consiglieri; nomina di tre sindaci e di due supplenti; determinazione di una somma per le medaglie di presenza agli amministratori e per un compenso ai sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Amministrazione provinciale di Roma (30 marzo; 1.a asta, — Appalto della manutenzione della strada consorziale maremmana superiore dalla Sublacense, tronco III, presso Castagnola a Ponte Orsino nella Prenestina Nuova, per sei anni) dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo lire 5,467.59. Cauz. provv. L. 500; def. il decimo del canone annuo di deliberamento.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (31 marzo, 1.a asta). — Vendita di tubi di ottone per caldaie a vapore usati per la somma presunta complessiva di L. 160,000. Dep. L. 32,000. I fatali scadono il 16 aprile.

Comune d'Iglesias, prov. di Cagliari (31 marzo, 1.a asta). — Costruzione di una conduttura d'acqua potabile per questa città, giusta il progetto compilato dall'ingegnere Francesco Pisano, in data 16 agosto 1881, modificato secondo la variante introdottavi dagli ingegneri Pisano, Melis e Zoppi in data 25 giugno 1884, per il prezzo soggetto a ribasso di L. 412,221.08. Cauz. provv. L. 20,000; def. L. 40,000. I fatali scadono il 16 aprile.

Genio militare — Direzione di Spezia (1° aprile, 1.a asta). — Lavori stradali nella costa orientale del golfo di Spezia, per L. 40,000. Dep. cauzionale L. 4,000. I fatali scadono al 17 aprile.

Comune di Pezzana (1° aprile, 1.a asta). — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo edificio ad uso delle scuole elementari e dell'Asilo infantile. Prezzo L. 74,211.22. Dep. L. 5,000. I fatali scadono il 6 aprile.

Ministero dei lavori pubblici (1° aprile - fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva inalveazione dell'allacciante di sinistra in Val di Chiana, fra la Botte dell'Esse-Secco ed il Porto a Cesa, ed alla sistemazione e protrazione della Fossa del Cerchio della Botte Novellucci fino allo sbocco esistente in Chiana (Arezzo), che venne deliberato per la presunta somma di L. 847,386.32, dietro l'ottenuto ribasso di L. 17.63 per cento su quella di stima.

Municipio di Tagliacozzo (2 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori di conduttura dell'acqua potabile in questa città, giusta il progetto redatto dal sig. ing. agronomo Letta Carmine ai 20 gennaio 1877, e correlativa variante del sig. ingegnere Attilio Pignocchi del 20 gennaio 1881, e pel complessivo ammontare di L. 45,501.56, alle quali non vanno comprese L. 7,907.50 per spese di sorveglianza, impreviste, e compenso ai proprietari dei fondi gravabili della servitù dell'acquedotto, le quali rimarranno a disposizione dell'Amministrazione municipale. Dep. provv. L. 1,200; cauz. def. L. 4,000. I fatali scadono al 18 aprile.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Grosseto (6 aprile - esp. def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva inalveazione del fiume Bruna, dall'argine delle Pietre Bianche alla Botte di Raspollino, e del torrente Sovata, dal ponte delle Pietre Bianche sino alla sua confluenza in Bruna. Prezzo ridotto a L. 175.934.30. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Comune di Vocogno e Prestinone (Ossola) (7 aprile, 1.a asta). — Vendita di n. 8,237 piante di alto fusto (picee, abeti e pini silvestri), radicati nei boschi comunali denominati Piazzocco, Monte e Loia, in base al prezzo di L. 80,000. Dep. L. 8,000. I fatali scadono al 22 aprile.

Intendenze di finanza di Roma, Livorno e Genova (10 aprile, 1.a asta). — Affitto triennale (1.o aprile 1885, 30 gennaio 1888) delle regie miniere dell'Elba, nonchè degli stabilimenti industriali di ferro Follonica e Cecina. Dep. L. 300,000; cauzione L. 1,500,000.

In corrispettivo dell'affitto, il concessionario pagherà un canone in ragione di un tanto per ogni tonnellata di minerale esportato delle isole dell'Elba e del Giglio con qualunque destinazione, sia all'estero che nel regno, non esclusa quella agli stabilimenti di Maremma od altrimenti utilizzato nelle isole medesime. Detto canone sarà dell'importo che risulterà dall'aggiudicazione dell'affitto, ad eccezione di quello pel minerale fuso nei regi stabilimenti di Follonica e Cecina, compresi nell'affitto, pel quale minerale il canone viene invariabilmente stabilito in ragione di L. 1.20 per ogni tonnellata. In ogni caso però, qualunque sia la quantità del minerale esportato o fuso, l'ammontare del canone non potrà essere inferiore all'annua somma di L. 350,000, che dovrà esser corrisposta senza eccezione di sorta.

Municipio di Chieti (11 aprile, 1.a asta). — Appalto della costruzione, manutenzione ed esercizio di una condottura di acqua potabile, della portata non minore di litri 25 a minuto secondo, dal Monte Maiella a Chieti, raccogliendo le sorgenti sotto la denominazione di Bocca del Foro e della Madonna degli Angioli, e in caso di bisogno anche quelle di Grave e Gravetta, per la presunta somma per tutta la durata del contratto di anni 50, di L. 55,000 all'anno, soggetta a ribasso d'asta. Cauzione provv. L. 20,000; def. L. 100,000. Fatali a giorni 15 dalla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Municipio di Paternò (12 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione e costruzione del corso Vittorio Emanuele e piazze adiacenti, per tutta la estensione compresa tra la proprietà Amato al piano Gessai. Prezzo L. 270,000. Cauz. provv. L. 12,500; def. L. 25,000. I fatali scadono al 28 aprile.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 6 ponti per la ferrovia Bologna-San Giovanni-Persiceto.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE *Statutario L.* 100 *milioni, emesso L.* 50 *milioni, versato L.* 35 *milioni*

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni R. RUBATTINO e C. tipo oro e tipo carta, che a partire dal 31 marzo corrente si effettuerà il pagamento della cedola n. 28 per interesse trimestrale scadente in quel giorno in L. 15 per ogni Obbligazione.

Sono incaricati di esso pagamento:

Roma dalla Società Generale di Credito Mobiliano Italiano e dalla Banca Generale.
Firenze, **Torino**, **Genova** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano la Banca di Credito Italiano.
Ginevra i signori Bonna e C.
Neuchâtel » » Pury e C.
Basilea » » De Speyr e C.

Sulle piazze estere i pagamenti suddetti saranno, sino a nuovo avviso, eseguiti in franchi alla pari.

Roma, 14 marzo 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	38,000	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,500	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	74,800	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	51,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	565,800	»
GHISA da rifondere	»	135,000	»
OTTONE da rifondere	»	14,500	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	19,800	»
ZINCO da rifondere	»	10,400	»
N. 4 Assi montati f. u. per locomotive	»	5,800	»
RUOTE vecchie f. s. con e senza cerchi	»	3,473	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 Aprile 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Marzo 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale statutario 100 milioni, emesso 50 milioni, versato 35 milioni

Si avvertono i signori Azionisti che il Consiglio d' Amministrazione ha deliberato di chiamare il versamento degli ultimi tre decimi delle Azioni (8°, 9° e 10° di lire cinquanta cadauno) da eseguirsi alle epoche quì appresso indicate, cioè:

L. 50 dal 1° al 5 aprile 1885;
» 50 dal 1° al 5 maggio 1885;
» 50 dal 1° al 5 giugno 1885;

È fatta però facoltà ai signori Azionisti, di conformità alle deliberazioni prese dall' assemblea generale straordinaria tenutasi il 14 marzo corrente, di eseguire i suddetti versamenti con Azioni della Società stessa valutate alla pari, e ciò mediante restituzione proporzionale delle Azioni medesime nella ragione di:

Una su otto pel primo versamento;
Una su nove pel secondo versamento;
Una su dieci pel terzo versamento.

Detta facoltà si intenderà per altro limitata, per ciascun versamento, ai periodi suindicati, al di là dei quali i versamenti non saranno accettati che in effettivo contante.

Qualora i signori Azionisti preferissero eseguire tutti i versamenti mediante restituzione di Azioni in una sol volta, dovranno farlo alla prima scadenza, cioè dal 1° al 5 aprile p. v., consegnando dieci Azioni per riceverne sette completamente liberate.

Tanto i versamenti, in valuta legale italiana ed al cambio se all' estero, quanto la restituzione delle Azioni, dovranno eseguirsi in

» *Roma*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Firenze*,
» *Genova*, } la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *TORINO*,
» *Milano*, presso la Banca di Credito Italiano;
» *Venezia*, presso la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti;
» *Napoli*, presso la Società di assicurazioni diverse;
» *Palermo*, presso i signori I. e V. Florio;
» *Ginevra*, signori Bonna e Comp;
» *Neuchâtel*, signori Pury e Comp.;
» *Basilea*, signori De Speyr e C.

Articolo 14 dello Statuto. — « A carico dell' Azionista il quale non avrà effettuato il pagamento nel tempo assegnato, decorre di pien diritto alla scadenza del termine, l' interesse al saggio dell' otto (otto) per cento.

« Trascorsi trenta giorni dalla scadenza, la Società è in diritto, senza obbligo di costituzione in mora od altra formalità qualsiasi, di dichiarare decaduta l' Azione, pubblicarne i numeri, procedere alla vendita sul numero di matrice e staccare un nuovo titolo da consegnarsi al compratore.

« Il ricavo della vendita appartiene di pien diritto alla Società sino alla concorrenza del proprio credito. Se vi è sopravvanzo è riservato al portatore del titolo decaduto.

« Se il ricavo fosse insufficiente è salvo alla Società il diritto di agire contro il debitore ».

Roma, 15 *Marzo* 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante il 1° Aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Banca di Sconto di Parigi	»	6 30
» *Id.*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Id.*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s[m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi o dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

Firenze, 17 Marzo 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 1 Aprile 1885. Num. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE AL SENATO

Il 25 marzo l' Ufficio centrale ha eletto a relatore delle Convenzioni ferroviarie l' on. Saracco , il quale accettò il mandato, che consiste nell' approvazione delle Convenzioni senza modificazioni.

Pare che l' Ufficio promuoverà dal Governo dichiarazioni concordate colle Società contraenti, che vengano a rafferma di interpretazioni date su alcuni punti importanti dal Ministero alla Camera dei deputati.

L' Ufficio inoltre insiste per una salda ed efficace costituzione dell' ispetterato governativo sull' esercizio e per un conto esatto dell' azienda ferroviaria, affatto distinto da quello dell' azienda generale dello Stato.

Finalmente l' Ufficio centrale intende che si fissino criterii amministrativi idonei ad evitare una gara di influenze quanto alla concessione dei mille chilometri ed assicurarne la equa distribuzione su tutto il territorio dello Stato.

Accettando l'ufficio di relatore, col mandato di sostenere l' approvazione integrale delle Convenzioni , l' on. Saracco assicura al progetto di legge l' appoggio dalla propria autorità ed influenza, che sono grandi quanto meritati , nel Senato del Regno.

L' on. Saracco, a cui disposizione l' on. ministro Genala ha messo due impiegati del Ministero dei lavori pubblici onde lo coadiuvino in tutto ciò che può concernere ricerca di documenti, di dati statistici ecc. ecc., sarà in grado di pubblicare la relazione nei primi di aprile.

L' Ufficio centrale non terrà adunanza per approvarla e ciascun Commissario ne riceverà , al proprio domicilio, le bozze di stampa.

Distribuita la relazione per l' 8 o il 10 aprile, la discussione pubblica del Senato potrà cominciare il 12 e finire verso il 20 dello stesso mese.

LE NUOVE TARIFFE FERROVIARIE

(Continuazione — Vedi num. 12).

In ordine alla protezione, che colle tariffe ferroviarie si può esercitare sulle nostre industrie contro gli eccessivi oneri dei diritti daziari esteri, l'egregio avv. Rigoletti non crede che si abbiano a crearsi troppe illusioni, e si mostra anzi del parere che sotto questo aspetto le tariffe ferroviarie costituiscano uno strumento ben poco efficace di politica commerciale. Egli infatti così ragiona :

« Abbiamo già tentato di chiarire un poco l' essenza e l'efficacia vera dei ribassi ferroviari, non per negarla affatto, ma per ridurre nei giusti limiti le esagerazioni diffuse a questo proposito nel pubblico. Si indovinerà agevolmente che anche la protezione che credesi di poter usare mediante le tariffe ferroviarie per difesa contro diritti daziari stranieri troppo gravosi, si restringe a ben poca cosa. Pochi dati lo provino.

« Gli agrumi pagano alla dogana 50 lire la tonnellata per l' entrata in Germania, 100 per l'entrata in Austria, mentre il trasporto dalle provincie meridionali al nostro confine costa, come vedemmo, circa lire 45; tassa già sì ridotta da non ammettere ulteriori ribassi. Quand'anche le ferrovie vogliano adunque sostenere un sagrificio, potranno abbandonare tutt'al più quattro o cinque lire. Non è illusione il credere che si possa con queste riparare all'effetto dei diritti doganali, che presentano altezza e variabilità tanto maggiori?

« Il vino entrando in Francia, col trattato del 1881, sottostava alla tassa di lire 3 per ettolitro, circa lire 30 per tonnellata, mentre il trasporto ferroviario dall' Alta Italia costava 10-13 lire, nè saliva a 30 lire se non con percorsi d'oltre 800 chilometri. Evidente adunque che le ferrovie

potevano tutt'al più ribassare 2·4 lire secondo le distanze. Vuol vedersi invece che rialzi o ribassi ponno contrapporvi le dogane? Si ricordi che pel trattato franco-spagnuolo quel dazio diminuì anche per noi a lire 20 ossia scemò di 10 lire; si rammentino le proposte recentisssime della Francia che potevano rialzarlo d'altrettanto. Non lo portò l'Austria a lire 50 il quintale?

« E datano pur da poco i timori che la Francia fece nascere per l'importazione del bestiame. Si trattava d'elevare il diritto che pesa sui buoi da lire 15 a lire 30 per capo. Che potevano fare le ferrovie italiane? Un vagone di buoi che debba percorrere 200 chilometri per giungere alla frontiera paga circa 75 lire; se debba percorrerne 600 paga circa 200 lire; quindi circa 10 lire per capo nel primo caso, 25 nel secondo. Dunque un ribasso del 10 per cento si riduce a una lira nell'un caso, a due e mezzo nell'altro.

« Disse giustamente l'on. Luzzatti: le dogane trattano a quintali, le ferrovie a tonnellate e nella lotta dei quintali colle tonnellate le armi sono troppo dispari. Ma ci sembra che, una volta ammessa questa verità, rimanga assai, se non totalmente, indebolita la tesi ch'egli sostiene facendo valere la connessione fra le tariffe doganali e ferroviarie come argomento principalissimo in prova della necessità che le tariffe ferroviarie si trovino assolutamente in mano al Governo.

« Non spiacerà di esaminare un momento il caso, a dir vero notevole, che egli adduce ad esempio, quello della concorrenza che i risi brillati belgi ed inglesi fanno sul mercato di Napoli a quelli nazionali. Gli agricoltori del Novarese e del Vercellese, affine di sostenere questa lotta, domandano un dazio persino di lire 5 al quintale ossia lire 50 la tonnellata. L'on. Luzzatti preferirebbe che si provvedesse con una tariffa ferroviaria locale. Orbene il prezzo di trasporto per una tonnellata di riso da Milano a Napoli colla nuova tariffa importerà circa 37 lire. Anche facendo il trasporto da Milano a Napoli *interamente gratuito*, non si avrebbe ancora la protezione di lire 50 che gli interessati ritengono necessaria per combattere il riso brillato belga ed inglese, il quale conserverebbe tuttavia una differenza di lire 13 a proprio favore per mantenersi aperto il mercato di Napoli.

« Vero per altro che potrebbesi introdurre insieme un dazio d'entrata; ma in qual misura potrà cooperare alla protezione il ribasso ferroviario? giacchè, non dimentichiamolo, al trasporto gratuito non si può certo neppur pensare. La distanza da Milano a Napoli è di 917 chilometri; quindi la tassa di lire 37 sovra indicata corrisponde a quattro centesimi per tonnellata e chilometro. A noi pare ben difficile che si possa sulle nostre reti discendere più basso, trattandosi di una merce che non è poi poverissima, giacchè, nonostante l'attuale deprezzamento, vale ancora più di 300 lire la tonnellata. In ogni modo volendo con sforzo grande ribassare a tre centesimi per tonnellata e chilometro (e sarebbe ribasso del 25 per cento), la protezione che offriremmo ai nostri agricoltori non sarebbe che di nove lire per tonnellata, cioè di 90 centesimi per quintale.

« Dunque? Ripetiamo la nostra conclusione. Le tariffe ferroviarie considerate come strumento di politica commerciale costituiscono strumento di assai scarsa efficacia; certo di valore troppo tenue, se vuolsi su esse principalmente fondare la difesa dell'esercizio governativo ».

Così dicendo l'avv. Rigoletti non intende però che si abbia a credere, che una volta attuate le nuove tariffe esse debbano rimanere immutabili. Egli molto saggiamente nota che i cambiamenti rapidissimi che si manifestano nelle industrie, i nuovi bisogni commerciali, le stesse esigenze delle nuove Amministrazioni ferroviarie costringeranno assai presto a richiedere aggiunte, modificazioni, ampliamenti.

E fattasi la domanda in qual modo a ciò si provvederà, ecco come egli in breve viene a spiegarci la maniera colla quale dovranno effettuarsi i futuri ribassi, e l'azione che è riserbata al Governo rispettivamente ad essi.

« Intanto è stabilita una valida garanzia contro i rialzi arbitrari che erronee vedute amministrative potessero consigliare. Le tariffe generali e pei viaggiatori anche quelle d'abbonamento non potranno essere aumentate se non mediante una legge. Per aumentare invece le tariffe speciali ci vorrà un decreto reale.

« Che se invece trattasi di ribassare le tariffe, di creare tariffe speciali e locali nuove, ovvero di modificare le condizioni dei trasporti, basterà l'approvazione del Governo. Quanto alle condizioni dei trasporti questa può forse parer poco; ma vuolsi riflettere che le modificazioni possibili in questo campo sono quelle d'indole puramente regolamentare, mentre le norme fondamentali stanno sancite nel Codice di commercio e quand'anche fossero alterate con disposizioni amministrative, queste non avrebbero perciò il menomo valore.

« Nè basta l'intervento del Governo; si richiede ancora la maggiore pubblicità. Epperò, ad ogni modificazione d tariffa, il concessionario deve indicare quando intende metterla in vigore. Il Governo, a seconda della importanza della cosa, vedrà se l'intervallo di tempo proposto sia sufficiente per darne avviso al pubblico. I ribassi che le Società ferroviarie vennero a mano a mano introducendo per lo passato per stimolare lo sviluppo dei traffici e per sovvenire alle istanze del commercio, sono argomento solidissimo per ritenere che le nuove Amministrazioni procederanno ardite per la medesima via. Basti ricordare che nel 1865 la tariffa media delle merci sull'Alta Italia e sulle Romane s'aggirava intorno ai 10 centesimi per tonnellata e chilometro, sulle Meridionali intorno ai 13 centesimi e che al cessare delle due prime Società trovavasi ridotta a centesimi 7 com'è ancora, mentre per le Meridionali è diminuita a 6 centesimi.

« Certo che in quei primi tempi le elevate tariffe lasciavano maggior latitudine ai ribassi; ma oggi che sono già assai più miti, riescono più sensibili anche riduzioni più tenui. Inoltre con provvido avvedimento i nuovi contratti introducono un'innovazione, la cui mancanza nocque non poco sotto i regimi ferroviari precedenti.

« Alludiamo alla facoltà di tentare tariffe ridotte in via d'esperimento. Prive di essa, le Amministrazioni ferroviarie rimasero spesso esitanti sebbene si mostrasse evidente la opportunità d'un tentativo, o cedettero a malincuore con pericolo di sacrificarvi oltre misura i proprii interessi; dal che nacquero poscia lunghi conflitti per il rialzo delle tariffe, come quelli ben noti tra il Governo e la Società dell'Alta Italia, tra esso e quella delle Meridionali.

« Ora al contrario, quando qualche traffico ne riveli il bisogno, le Società sapranno che se anco sperimentano un ardito ribasso, non sarà necessario di soffrirne poi per sempre le conseguenze anche in caso di non riuscita. In

tal guisa si eviterà lo sperpero di riduzioni superflue a favore di commerci che non ne sono meritevoli: e questa intelligente economia permetterà di usare maggior larghezza in pro dei traffici che racchiudono germi di vitalità verace.

« Però a rimovere l'arbitrio e ad assicurare che gli esperimenti riescano seri, è stabilito che essi dovranno durare almeno un anno e che, per ritornare alle tariffe preesistenti, se ne debba dare avviso al Governo e al pubblico almeno due mesi prima.

« Ma può darsi che, nonostante le condizioni d'una data industria reclamino particolare aiuto, l'Amministrazione ferroviaria per circostanze eccezionali non creda di poter affrontare il sacrifizio di un ribasso. E poichè il danno sarebbe temibile sovratutto qualora il diniego venisse a colpire qualche ramo della nostra esportazione o del traffico internazionale di cui fosse minacciato lo svolgimento, così il Governo per tale eventualità si è riservato il diritto di imporre obbligatoriamente il ribasso, salvo beninteso il giusto compenso alla ferrovia.

« Sentonsi in proposito pareri assai diversi.

« Taluno, desideroso di fare ad ogni costo opposizione, si prepara uno specioso dilemma. Amplificando prima la lotta che si combatte nella concorrenza internazionale, ne induce la necessità che il Governo abbia la maggior libertà d'azione nelle tariffe e che sia disposto ad usarne colla maggiore larghezza. Ora ciò come si concilia coll'interpretazione che la Giunta parlamentare dà all'art. 44 dei Capitolati; mentre, a suo avviso, nella riserva fatta al Governo per i ribassi obbligatori, vuol ravvisarsi una misura di difesa e di conservazione, più con intento di non retrocedere che colla speranza di andare più oltre? A che adunque aprire i valichi alpini, a che tanti sacrifici pei nostri porti se poi vuolsi arretrare l'espansione delle nostre industrie ed alzare innanzi ad esse le colonne d'Ercole?

« Quest'è uno dei corni del dilemma. Se il Governo, per isfuggirlo, s'attentì rispondere che l'art. 44 non si restringe fra limiti così angusti, ma riceverà applicazione per agevolare le nostre industrie ogni volta che ne sentano veramente il bisogno, sia per accaparrar loro nuovi mercati, sia per rafforzarle sui mercati acquisiti; allora, replicano gli oppositori: con questa larga applicazione dell'art. 44, chi non vede che le finanze dello Stato andranno incontro a gravissimi oneri, mentre le Società avranno duplice lucro così per l'aumento del traffico, come per il compenso che loro dà il Governo?

« È molto facile rispondere in via preliminare con un altro dilemma.

« Se voi credete che la concorrenza internazionale richieda proprio nell'interesse pubblico azione sì attiva da parte del Governo, non è naturalissimo e giustissimo che l'onere finanziario che vi si collega sia assunto non dalle Società ma dal Governo che appunto rappresenta l'interesse pubblico? Che se vi fa paura l'aggravio dello Stato, perchè amplificate a bello studio la necessità dell'azione governativa in quella concorrenza, quasichè tale azione possa esercitarsi con vaghe aspirazioni e senza mezzi finanziari?

« Ma sonvi ben altre considerazioni da fare. Per ciò che riflette la concorrenza internazionale, tutte le Amministrazioni provvedono con tariffe apposite e con contratti. Far rimprovero alle tariffe interne (e son tali quelle del progetto) perchè non vi provvedono bene, non è cosa molto seria. E sorpassiamo che lo stabilir fin d'ora, se fosse possibile, le tariffe di concorrenza, con una estesissima discussione pubblica, anche in seno al Parlamento, quasi per dar tutto l'agio alle ferrovie estere di conoscerle subito e di indovinare dalle nostre imprudenti rivelazioni anche lo scopo meno aperto di molte tariffe che dipende appunto dall'abilità dei nostri delegati di conseguire, non pare certo a noi atto di accorgimento politico, nè di senso pratico commerciale.

« Poi lo stesso dilemma posto dagli avversari non costituisce forse la prova che nell'agevolare i traffici internazionali, sebbene sia desiderabile di poterlo fare in larga misura, tuttavia per le condizioni finanziarie nostre bisogna procedere con molta prudenza? E se così è, balza all'occhio che dove farà d'uopo maggior ritegno, sarà pei traffici lo svolgimento dei quali presenta le più grandi incertezze; mentre per quelli che lasciano sperare incremento rimuneratore, le Amministrazioni ferroviarie hanno già in ciò potente stimolo a concedere gli opportuni ribassi e sta a provarlo una non breve esperienza in Italia e fuori.

« Ne risulta chiaro che per la forza delle cose l'intervento finanziario del Governo avrà davvero per obbietto precipuo la difesa della nostra esportazione attuale contro le minaccie crescenti, la conservazione dei mercati acquisiti; *precipuo*, *non unico* e la Giunta parlamentare, non che contraddire al concetto dell'art. 44, ne esponeva con verità lo scopo più importante.

« Havvi bene chi con tutta semplicità elimina ogni pericolo, lasciando libero al Governo d'ordinare tutti i ribassi che crede e togliendo insieme alle Società ogni diritto di compenso. E se queste vanno incontro a perdite? Impossibile, una Società guadagna o deve guadagnare sempre, anco quando perde. Naturalmente è un ragionamento che non ammette repliche.

« Giunge inavvertitamente alla stessa conclusione chi obbietta che nelle condizioni finanziarie nostre non si troverà mai un Ministro delle finanze disposto a consentire il ribasso a carico dello Stato. Non torna egli lo stesso che dire che il Governo, affinchè il suo diritto d'imporre ribassi abbia *valor pratico*, deve poterli imporre a tutto rischio della Società? E tralasciamo della scarsa fede che costoro nutrono nell'avvenire delle finanze italiane.

« Ma pur non pochi dei più pacati e benevoli non sanno celare qualche dubbio, qualche apprensione su questo punto. Sta bene, diranno, che in caso di perdita si conceda il compenso; ma è facile che le riduzioni sviluppino quel dato traffico e che quindi ne aumentino i prodotti. Se così avviene, non è egli vero che le Società guadagnano dall'aumento dei prodotti e per giunta pigliano insieme anche il compenso? E l'obbiezione non manca d'una parvenza di verità.

« Tuttavia non regge ad un esame profondo, e principalmente per due motivi. Primo perchè suolsi in tal guisa supporre aumento sì grande di traffico quale ben difficilmente può di fatto avverarsi; secondo perchè si fa per lo più il confronto fra il prodotto *lordo* primitivo e quello *lordo* ottenuto col maggior traffico, mentre esso va fatto *tra i due prodotti netti*. Prendasi invero una merce che abbia oggi ad esempio movimento di 100,000 tonnellate a 130 chilometri di distanza con tariffa media di 7 centesimi per chilometro; il prodotto lordo attuale sarà di lire 910,000. Vi si porti un ribasso forte, da 7 a 5 centesimi (il 29 per cento); il traffico crescerà, certo però si largheggia pren-

dendo un incremento del 40 per cento: le 100,000 tonnellate diventano così 140,000, ma il prodotto lordo rimane lo stesso di prima:

$$L.\ 140,000 \times 130 \times 0,05 = 910,000.$$

« Con questa differenza però che prima c'erano le spese per sole 100,000 tonnellate ed ora ci sono per 140,000; talchè con un lavoro maggiore la ferrovia avrà prodotto *netto* minore. Si noti di passaggio che, se si fosse stabilito di determinare il prodotto netto calcolando le spese in un tanto per cento del prodotto lordo, ad es., nel 60 per cento parrebbe qui che la spesa nei due casi rimanga eguale giacchè resta eguale il prodotto lordo. E sarebbe evidentemente supposizione contraria al vero.

« Nella fattispecie coll'aumentare il traffico da 100,000 a 140,000 tonnellate non è dubbio che lo si è agevolato; ma è chiarissimo altresì che *agevolare* il traffico non significa lo stesso che accrescere i prodotti netti, mentre possono invece aumentare le spese in misura più forte dei prodotti; e che quindi *l'incremento del traffico* non è ragione bastevole per negare il compenso all'esercente.

« C'è un'altra obbiezione che pure non manca di qualche fondamento. Ammettiamo, si dice, che quando lo Stato impone un ribasso, ne sopporti egli le conseguenre finanziarie; ma ci par giusto che queste siano tutte per lui, tanto se cattive, quanto se buone: è un'alea che corre. Di conseguenza per la Società esercente dovrebbe tenersi calcolo soltanto del traffico attuale e del prodotto ottenuto colla tariffa preesistente: se in forza della tariffa ribassata il prodotto decresce o aumenta, il danno o il beneficio sarà dello Stato. Idea attraente, ma poco pratica.

« Anzitutto l'esercente assume l'azienda col suo svolgimento naturale. Ora quando, in seguito al ribasso, quel dato traffico aumenta, come si fa a distinguere la parte d'aumento dovuta al ribasso e quella dovuta allo sviluppo naturale che ci sarebbe stato anche senza il ribasso?

« Poi, dato che il prodotto cresca, è il prodotto lordo che si conosce, ma esso non basta. Bisogna poter dire all'esercente: voi da questo traffico avevate prima un prodotto netto di tanto; collo sviluppo naturale sarebbe salito a tanto; in forza del ribasso salì a tanto di più; quest'ultima eccedenza spetta allo Stato. Ora come determinare questi prodotti netti? Nonostante i molti studi fatti si stenta a calcolare nell'insieme dell'azienda il prodotto netto che proviene dai viaggiatori distintamente da quello che deriva dalle merci in blocco. In qual modo calcolare il prodotto netto derivante da una singola merce? A ciò occorrerebbe di sapere la spesa che ciascuna cagiona, mentre è notorio che le spese ferroviarie non ammettono così sottili distinzioni.

« Non neghiamo che si potrebbe supplirvi con qualche espediente; ma ripiego per ripiego ci sembra allora abbastanza buono quello proposto nelle Convenzioni. Secondo queste infatti, qualora i ribassi producano beneficii, l'esercente dovrà metterne a parte lo Stato. Ripigliamo l'esempio esposto. Nella liquidazione dei conti in confronto colla Società non si tien calcolo del ribasso eseguito e si computano le 140,000 tonnellate a 7 anzichè a 5 centesimi. Quindi la Società scrive a proprio credito lire 140,000 × 130 × 0,07 = lire 1,274,000 sebbene abbia riscosso soltanto lire 140.000 × 130 × 0,05 = lire 910,000: così lo Stato sembra rifonderle la differenza in lire 364,000.

« D'altro canto però la Società a sua volta porta questa somma di lire 364,000 insieme agli altri prodotti che vanno ripartiti fra essa e lo Stato. Di conseguenza essa non ne serba per sè che il 62 1|2 per cento; colla quale quota essa s'intende soddisfatta sia delle spese sostenute per il maggior traffico a cui corrispondono le lire 364,000, sia anche dell'incremento naturale che su di esso come s'è visto le apparterrebbe. Riesce così evidente che se essa per ottenere queste lire 364,000 seppe mantenere le spese al disotto del 62 1|2 per cento assegnatole, limitandole, ad esempio, al 60, le resta il 2 1|2 per cento come profitto dell'incremento naturale; se invece spende tutto il 62 1|2, allora per questo ultimo titolo non riceve nulla.

« Non ci sembra davvero che in questa guisa le si concedano indebiti lucri.

« Facciamo una supposizione ancora più larga, ammettendo che col ribasso da 7 a 5 centesimi il traffico raddoppi e cresca quindi da 100,000 a 200,000 tonnellate. Il prodotto lordo aumenterà a lire 1,300,000.

$$200,000 \times 130 \times 0,05 = 1,300,000.$$

« Adunque dapprima avevamo 100,000 tonnellate con un prodotto lordo di lire 910,000 e la spesa d'esercizio (ossia il 62 1|2 per cento quota della Società) valutavasi di lire 568,750. Poi otteniamo altre 100,000 tonnellate, ma il prodotto lordo aumenta soltanto da lire 910,000 a lire 1,300,000 cioè di lire 390,000; e la spesa d'esercizio? Vogliamo pure ammettere che per queste 100,000 nuove tonnellate non richieggansi più altre lire 568,750, ma certo la spesa sarà superiore al prodotto di lire 390,000 da esse ricavato. Anche posto infatti che essa scemi dal 62 1|2 al 56 per cento, beninteso del prodotto lordo originario, rimarrà pur sempre di lire 509,600. Pertanto le 200,000 tonnellate cagionerebbero una spesa di lire (568,750 + 509,600 =) 1,078,350, ed è questa la somma che dovrebbe quindi corrispondersi alla Società come sua quota.

« Invece col progetto in discussione quanto le si dà? Si computano tutte le 200,000 tonnellate in base alla tariffa originaria e ottiensi il prodotto di lire 1,820,000; delle quali spetta alla Società il 62 1|2 per cento cioè lire 1,137,500. Epperò le si accorderebbero lire 59,150 in eccedenza alle spese che avrà da sostenere. È troppo? È giusto?

« Premettiamo intanto che, pur in ipotesi larga quale abbiamo fatto, i lucri della Società non sarebbero poi così smodati. Indi s'avverta che in tal guisa noi abbiam supposto che le nuove 100,000 tonnellate siano venute per intero in virtù del ribasso di tariffa. Ma come potrebbesi escludere che parte di esse sia invece dovuta a sviluppo naturale del traffico? Ed evidentemente allora la Società per cotal parte avrebbe diritto di chiedere non il 56 ma il 62.50 per cento; talchè non rimarrebbe neppur l'eccedenza di lire 59,150. Il patto non pecca dunque certo per troppa larghezza a suo favore ».

Col prossimo numero daremo termine al pregiato lavoro dell'avv. Rigoletti, riferendo quanto egli scrive a proposito dei confronti delle nuove tariffe con quelle estere.

LA GALLERIA DELL' ARLBERG

SUA COSTRUZIONE E SUO COSTO

Di questa importante galleria, che per la sua estensione si deve considerare la terza in Europa, abbiamo riferito, durante la sua costruzione ed al suo compimento, dettagliate notizie, affine di tenere continuamente informati i nostri lettori.

Ora desumiamo dai giornali tecnici accreditati alcuni dati ufficiali sul costo parziale e totale di questa grande opera, nonchè sui modi e sistemi usati nella sua esecuzione, da cui appariscono i progressi che si sono fatti in questi ultimi anni dai costruttori e dai meccanici, tanto nell' economia della spesa, quanto in quella del tempo.

È noto che l' impresa rimase al sig. Cecconi per il lato est ed ai fratelli Lapp pel lato ovest coll' aumento sul prezzo di base del 5 e 2 0[0 rispettivamente.

Gioverà ricordare che la galleria venne attaccata da ciascun lato mediante due cunicoli d' avanzamento posti uno nella parte inferiore e l' altro nella superiore della sezione definitiva. L' escavazione del secondo di essi seguiva a non grande distanza quella del primo ed era facilitata mediante pozzetti aperti nella calotta della galleria inferiore dalla sommità dei quali i minatori procedevano nelle due opposte direzioni, ossia da una parte per allungare il cunicolo e dall' altra per congiungersi colla parte di esso precedentemente eseguita. Questi pozzetti, posti a distanza variabili da m. 24 a 66 secondo la natura della roccia, servivano anche alla ventilazione della galleria superiore ed all'estrazione dei detriti da essa provenienti.

Ciò premesso, ecco lo specchietto dei prezzi che hanno servito di base per l'appalto della costruzione della galleria.

DESIGNAZIONE DEI LAVORI	PREZZI PER M. CORRENTE Pel 1.o chilometro	Aumento per chilometro (1)
Galleria d'avanzamento di m. 2.75 su m. 2.50	L. 315	L. 21
Galleria di calotta m. 2 su m. 2.30 . .	» 210	» 10,5
Pel compimento della galleria, esclusa la muratura dell' acquedotto ed il ballast, i prezzi sono stati fissati secondo i vari profili, cioè:		
Profilo senza rivestimento, ma con escavazione preparata per un rivestimento di m. 0.50	» 840	» 42
Id. con rivestimento di m. 0.50. vôlta e piedritti	» 1239	» 63
Id. con vôlta di m. 0.50 e piedritti di m. 0.80	» 1407	» 63
Id. » » 0.65 » » 0.95	» 1596	» 84
Id. » » 0.85 » » 1.10 senza vôlta rovescia	» 1852	» 105
Id. come il precedente con vôlta rovescia di m. 0.65	» 2289	» 105
Id. con vôlta di m. 0.80 e piedritti di m. 1.10 in pietra da taglio senza vôlta rovescia	» 2562	» 126
Id. come il precedente con vôlta rovescia di m. 0.65	» 2961	» 147
Id. con vôlta di m. 0.90 e piedritti di m. 1.25 senza vôlta rovescia	» 2910	» 147
Id. come il precedente con vôlta rovescia di m. 0.80	» 3423	» 147
Per la muratura dell'acquedotto secondo tre tipi diversi da	» 33.60 » a 46.40	» 2.10
Per una nicchia compresa l'escavazione .	» 94.50	» 4.20
Per una piccola camera compresa l' escavazione	» 661.50	» 38.60
Per una grande camera.	» 2709	» 136.50
Pel ballast	» 15.75	» 0.83

(1) Oltre al 1.o e fino al 5.o km. inclusivamente, da ciascun lato.

L' impianto dei cantieri costò L. 3,093,000. Esso venne fatto a spese dell' Amministrazione ferroviaria, la quale ne cedette l' uso, coll' obbligo della manutenzione, agli imprenditori riservandosene la proprietà. In questa maniera essa si assicurava piena libertà d' azione di fronte all'impresa e nel caso che questa fosse decaduta per inadempimento dei patti contrattuali, i lavori avrebbero potuto farsi continuare, senza interruzione, sia in economia, sia affidati ad altri appaltatori.

Il costo del metro lineare di galleria intieramente finita è risultato notevolmente diverso da un imbocco all' altro. Infatti dalla parte della Svizzera furono scavati ml. 4535 colla spesa di L. 13,718,000 in complesso e di L. 3025 per ml.; mentre dalla parte del Tirolo con una spesa alquanto minore, cioè di L. 13,424,000, si costrussero ml. 5290 di galleria ed il prezzo del metro corrente risultò di sole L. 2538.

Questa notevole differenza trova la sua spiegazione nella diversità delle condizioni geognostiche tra un versante e l' altro della montagna. Questa è costituita da entrambe le parti da schisti cristallini micacei e quarzosi appartenenti al terreno primitivo; ma mentre ad est la roccia si avvicina al gneis ed è dura, compatta, ricca di cristalli di quarzo e feldspato e quasi immune da filtrazioni d' acqua, ad ovest invece il quarzo scarseggia e predomina la mica; la roccia è poco compatta, molto fessurata e con abbondanti infiltrazioni.

Così mentre al primo imbocco si potè quasi sempre fare a meno d' armare la galleria, dall' altro invece, per vincere le fortissime pressioni esercitate sul terreno, furono necessarie robuste armature e neppur sempre poterono evitarsi frane e le conseguenti interruzioni nei lavori d'avanzamento.

È noto che all' attacco ovest venne impiegata la macchina Brandt ed a quello est la Ferroux; disgraziatamente le diverse condizioni della loro applicazione, dipendentemente dalla natura delle roccie, non permisero d' istituire un confronto fra i risultati ottenuti.

L' avanzamento medio giornaliero raggiunto colle due macchine è stato il seguente:

Anno	Ferroux	Brandt
1881	4,13	2,90
1882	5,24	4,60
1883 (mesi 10 1[2)	5,44	5,43

Come si vede l' avanzamento ottenuto colla Brandt è stato negli ultimi tempi eguale a quello dato dalla Ferroux; importa anzi di aggiungere che durante alcuni mesi si ottenne colla prima d' esse l' avanzamento giornaliero medio di m. 6.15.

Mettendo a confronto le condizioni di tempo e di spesa colle quali furono eseguite le tre più grandi gallerie di Europa, si ha lo specchio seguente:

	Lunghezza	N. di mesi impiegati pel loro compimento	Avanzamento medio giornaliero	Costo per m. l.
Moncenisio	Km. 12	157	2,35	L. 6160
Gottardo	» 15	88	5,50	» 3900
Arlberg	» 10	40	8,30	» 2944

Da queste cifre apparisce il grandissimo progresso fatto dall' arte di forare le montagne; devesi però anche notare che i grandi risultati ottenuti al Gottardo e più specialmente all' Arlberg in confronto del Moncenisio sono in gran parte dovuti all' impiego della dinamite, la quale, all' epoca in cui venne costruita la prima di quelle tre gallerie, ancora non era in uso.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Siamo informati che l' egregio e solerte commendatore Giambastiani, direttore governativo per la ferrovia Novara-Pino, ha completato il lavoro di modifica, giusta le prescrizioni del Consiglio superiore, del progetto per la costruzione di una linea di diramazione dalla Stazione di Laveno al Lago Maggiore, e di una grandiosa darsena con scali e tutto l' occorrente per il carico e lo scarico dei passeggeri e delle merci dai battelli ai vagoni, e viceversa.

Oltre al progetto menzionato il comm. Giambastiani ne ha completati altri due riguardanti la stessa diramazione con l'impianto della relativa stazione lacuale. Il primo di questi progetti sviluppa la linea a nord-est del golfo di Laveno, ed il secondo sulla sponda sud del golfo stesso.

Il progetto di diramazione coll'impianto della Darsena, prevede una spesa totale di L. 1,971,100. I due progetti riguardanti la diramazione e la stazione lacuale, prevedono rispettivamente la spesa di L. 586,300 passando a nord-est del golfo e di L. 653,800 passando a sud.

I tre progetti sono già sottoposti al Ministero dei lavori pubblici per le sue decisioni.

Ci consta poi che sotto la direzione dello stesso comm. Giambastiani sono avanzatissimi gli studi della linea Gravellona-Intra al confine svizzero, presso Locarno, e che fra pochi giorni verrà eziandio rimesso al detto Ministero lo studio della variante per Mombercelli alla tratta della ferrovia Nizza-Asti.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che il progetto della ferrovia Santhià-Romagnano-Borgomanero-Sesto Calende, studiato dall' ing. comm. Giambastiani sia meritevole della superiore approvazione, adottando pel secondo tronco il tracciato basso, e che la ferrovia medesima possieda i requisiti della pubblica utilità.

Lo stesso Consiglio ha poi opinato: 1.o che non sia da accogliersi la variante richiesta dalla Commissione provinciale di Torino per distaccare la linea da Chivasso anzichè da Santhià: 2.o che non debba tenersi conto della domanda del comune di Oleggio, perchè l' innesto della ferrovia debba farsi ad Oleggio a vece che a Sesto Calende.

><

Sappiamo che l' ispettore del Genio civile comm Poggi, per incarico del Ministero dei lavori pubblici ha proceduto ad una visita dei lavori di costruzione della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso per verificare come procedano in generale le relative opere e per risolvere talune questioni insorte colle Imprese costruttrici.

Dallo stato attuale di avanzamento dei lavori, il prelodato sig. Ispettore ha potuto dedurre che con molta probabilità i due tronchi della linea in questione da Cornuda a Fener (km. 8 1|2) e da Belluno a Bribano (km. 13) potranno essere compiuti entro l'anno corrente e che gli altri tre tronchi compresi tra Fener e Bribano (km. 35) potranno esserlo nella primavera del prossimo anno.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici che voglia disporre per la visita di ricognizione della linea da Castellamare a Cancello e relativa diramazione di Gragnano, i cui lavori possono considerarsi completamente ultimati.

Siccome la predetta Società sarebbe intenzionata di aprire la linea all'esercizio pel giorno 15 del corrente mese, così ha instato presso il Ministero affinchè la visita abbia luogo il giorno 8.

Ci consta che con questo giorno sarà compiuta la posizione in opera del secondo binario fra Caserta e Cancello, eseguita dall' Amministrazione delle Strade ferrate Romane, per dare transito sul tronco stesso ai treni della nuova linea.

><

Ci informano da Asti che i Municipi di Mongardino e Montegrosso hanno presentato ricorso al Ministero dei lavori pubblici per chiedere che non venga approvato per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, il tracciato proposto colla variante di Montemarzo.

I predetti Municipi hanno fatto presente al Ministero che, qualora non fosse accolto il ricorso di cui sopra, essi si troverebbero obbligati di considerare come non avvenute le loro deliberazioni di contributo nella spesa di costruzione della linea; imperocchè un danno rilevantissimo deriverebbe alle floride regioni situate fra il Tiglione ed il Tanaro, quando venisse prescelto il tracciato di quella variante.

><

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha sottoposto alla approvazione governativa, con parere favorevole, lo schema di convenzione da essa stipulato con la Società concessionaria della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla-Carpi per l'innesto della ferrovia medesima nella stazione di Reggio.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto potersi approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, il progetto per l' aggiunta di un secondo binario morto nelle stazioni di Locate, Villamaggiore e Certosa della linea Milano-Pavia.

Coi lavori predetti, richiesti dal crescente traffico nelle nominate stazioni, si renderà possibile in esse la fermata di due treni-merci, lasciando libero il binario di corsa pel servizio dei treni-viaggiatori.

Il preventivo della spesa all' uopo occorrente ammonta a L. 76,500.

><

Il giorno 8 del corrente mese avrà luogo in Milano una conferenza fra le varie Amministrazioni interessate, alla quale prenderà parte anche la Direzione generale delle Poste, per stabilire l'orario estivo delle corse dei piroscafi sui laghi della Lombardia e dei treni delle linee ferroviarie che vi affluiscono. Alla conferenza presiederà il comm. Bussi R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia.

><

Sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Como ed il Municipio di Varese fanno pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici onde indurlo ad annuire a qualche ulteriore concessione, per agevolare il bramato accordo tra l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia e quella delle ferrovie comple-

mentari, allo scopo di accentrare in una sola stazione tutte le linee che convergono o stanno per mettere capo a Varese, omettendo per conseguenza l'impianto di una propria stazione per la linea Como-Varese-Laveno.

><

Ci consta che il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha dato parere favorevole sulla domanda presentata dalla Società anonima della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola per ottenere la facoltà di stabilire una nuova fermata lungo la linea medesima, nella località ove esiste un binario di diramazione concesso alla Ditta Benassati, al quale uopo verrebbe costruito apposito casello da servire per fabbricato di fermata.

><

Lo stesso R. Commissario ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici la relazione ed il certificato di collaudo finale, da esso compiuto, pei lavori di costruzione della tettoia per la stazione di Luino, eseguiti dalla Ditta Miani-Venturi e Comp.

><

Ci si scrive che le Amministrazioni ferroviarie dell' Alta Italia, Romane e Meridionali sono disposte di accordare le facilitazioni stabilite dal decreto ministeriale 5 dicembre 1876 pei viaggi dei signori professori incaricati di conferenze agrarie dal Ministero di agricoltura, industria e commercio. Una tale concessione sarebbe però limitata a tutto il mese di giugno p. v.

><

Il Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzato a disporre che l' orario estivo delle corse dei piroscafi sul Lago di Garda abbia luogo a partire dal 15 del corrente mese.

L' orario proposto è del tutto conforme a quello già in vigore lo scorso estate.

Il predetto Consiglio ha poi proposto di classificare il treno n. 823 da Verona a Rovigo fra quelli *accelerati*, onde svincolarlo così dal servizio delle merci a grande velocità che gli è causa di irregolarità e di ritardi nella sua marcia.

><

Siamo informati che il I° Ufficio di sezione della ferrovia Parma-Brescia residente a Parma, fu trasferito a Casalmaggiore, onde meglio provvedere alla sorveglianza dei lavori del grande ponte sul Po pel quale già si è incominciata la fondazione di una spalla.

><

Sappiamo che il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha dato parere favorevole per l' approvazione dello schema di convenzione da stipularsi fra l'Amministrazione delle predette ferrovie e la Società concessionaria della tramvia da Bergamo a Soncino, per l' attraversamento della ferrovia Treviglio-Rovato.

><

In seguito ad istanze della Camera di commercio ed arti di Ferrara, il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha raccomandato a quello dei lavori pubblici una domanda della Camera predetta per ottenere l' impianto di due fermate ai caselli 6 e 8 del tronco di ferrovia da Ferrara ad Argenta, le quali sarebbero necessarie nell' interesse del commercio e della industria agricola.

><

Abbiamo da Roma che il Consiglio di Stato esaminando, per parere, una questione relativa a lavori addizionali per la costruzione del tronco da Avellino a Prata, della ferrovia Benevento-Avellino, ha stimato conveniente di suggerire al Ministero dei lavori pubblici che nei capitolati di futuri appalti di opere pubbliche sia inserita la seguente disposizione, e ciò allo scopo di tener conto di una specialissima controversia che sorge sovente nella esecuzione degli appalti stessi.

Ecco la disposizione: « L' appaltatore che avrà eseguiti lavori eccedenti il quinto del prezzo di appalto, senza aver prima concordati nuovi prezzi coll' Amministrazione governativa, s' intenderà di aver accettato di eseguire i detti lavori coi prezzi e col ribasso di contratto, malgrado qualsiasi protesta o riserva in contrario ».

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato il progetto presentato dalla Deputazione provinciale di Mantova, concessionaria della costruzione e dell' esercizio della ferrovia da Suzzara a Ferrara, pel cambiamento del tipo prescritto per la ferrovia medesima.

Il Consiglio ha ritenuto che in linea tecnica, il progetto di sostituzione del secondo al terzo tipo economico meriti la superiore approvazione.

Detto progetto, studiato dall' ing. cav. Perego, calcola la maggiore spesa occorrente pel cambiamento desiderato, in L. 1,071,489.

La convenienza della sostituzione domandata, fu riconosciuta dal Consiglio superiore anche perchè tutte le ferrovie costruite o in corso di costruzione colle quali la linea Suzzara-Ferrara dovrà collegarsi sono del tipo primo o secondo.

Il prelodato Consiglio ha poi considerato che meriti di essere accolta la proposta, anche dal punto di vista strategico, trattandosi di linea che costeggia in tutta la sua lunghezza la sponda destra del Po.

I lavori proposti in progetto consistono; *a)* nell'allargamento fino a m. 4.40 della piattaforma stradale al suo piano di formazione e nel conseguente allungamento dei manufatti; *b)* nella sostituzione di rotaie in acciaio del peso di kg. 27.60 a metro lineare, a quelle di kg. 25 ammesse col primitivo progetto; *c)* nell' adottare un materiale mobile più pesante che meglio si adatti ad un esercizio di maggiore importanza.

La Deputazione provinciale di Mantova, unitamente al progetto ha presentata domanda perchè la maggior spesa occorrente per la sostituzione di che trattasi, presunta, come sopra, in L. 1,071,489 venisse sopportata dalla Provincia e dal Governo nella misura stabilita dall' articolo 4 della legge 29 luglio 1879, per le linee della 4.a categoria; ma a questo proposito il Ministero dei lavori pubblici ha esplicitamente dichiarato a quella Deputazione provinciale che il Governo non può assumere a proprio carico alcuna quota parte della spesa preindicata.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetti di massima di ferrovie da Vietri ad Amalfi e da Cava ad Amalfi.

Progetti d'appalto della ferrovia Salerno-San Severino.

Andamento generale della strada n. 120 fra Paullo Spino d'Adda e Pandino.

Classificazioni fra le provinciali delle strade n. 105, 106 e 109 (Como).

Schema di regolamento per la pesca nel lago di Garda.

Progetto per triennale appalto, manutenzione condotti scaricantisi nel porto di Genova.

Progetto di massima per sistemazione tratto banchina nel porto d'Anzio (Roma).

Domanda Municipio di Verona, rescissione contratto per sgombro ruderi Ponte Nuovo d'Adige.

Progetto lavori ritiro e difesa frontale arginatura destra di Montone e Villafranca (Forlì).

Id. urgenti riparazioni in sette località del fiume Lamone (Ravenna).

Id. opere difesa alle armature dette del Brembo e della Cappelletta, destra d'Adda, Vaprio (Milano).

Domanda Impresa Zschokke relativa lavoro sgombro ruderi nell'alveo del Tevere in Roma.

Progetto riparazioni froldo di Casale, arginatura destra Oglio, San Martino dell'Argine (Mantova).

Id. costruzione due tratti banca argine destro Alpone, Sambonifacio (Verona).

Id. Sassaia lungo froldo Bugno Freddi, sinistra d'Oglio, Marcaria (Mantova).

Id. lavori espurgo e rinterro a tergo argine destro Mincio, Bagnolo San Vito (Mantova).

Domanda Lerga licenza collocare doccia attraverso canale Stura, Fossano (Cuneo).

Progetto sistemazione argine destro di Piave da Musile a Canalcalmo (Venezia).

Domanda Biffi per licenza di costruire un ponticello pedonale in legname sul Lambro, fra Triuggio ed Albiate (Milano).

Domanda Neri, licenza di costruire un ponticello in muratura sul Canale demaniale di Novellara (Reggio Emilia).

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto febbraio 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 17 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4220.98							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di febbraio . . . . . m. l.	3582.86	3316.78	2469.55	3185.69	2333.63	357.42	1585.92
Idem. eseguita a tutto il mese di gennaio . . . . »	3368.—	3056.12	2217.13	2928.95	2088.80	351.11	1421.45
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di febbraio . . . . m. l.	214.86	260.66	222.42	256.74	244.83	6.31	164.47
Restano da perforarsi m. l. 638.12							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	459.—	571.—	406.—	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	639.45	334.85	305.85	285.85	293.85	188.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	828.90	416.—	320.99	332.—	263.80	135.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve.	904.50	833.—	696.—	801.50	627.—	490.50	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in febbraio . . . . m. l.	3149.85	2316.35	1922.25	2130.85	1731.15	1314.85	—
Perforazione eseguita a tutto gennaio . . . . »	2887.45	2106.85	1736.85	1927.85	1616.35	1216.85	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di febbraio . . m. l.	262.40	209.50	185.40	203.—	114.80	128.—	—
Restano da perforarsi m. l. 5.138.53							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2 e 8 e Finestra della Pieve . . »	293.21	293.21	293.21	93.80	93.80	93.80	290.01
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in febbraio m. l.	1030.36	1030.36	1030.36	830.95	830.95	830.95	1027.16
Perforazione eseguita a tutto gennaio . . . . »	1009.46	1009.56	1009.56	830.95	830.95	830.95	1008.06
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di febbraio . m. l.	20.80	20.80	20.80	—	—	—	19.10

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di febbraio { 1° tronco . . . . L. 9,929,179.58
2° id. » 6,445,894.—

Totale L. 16,375,073.58

Importo dei lavori eseguiti a tutto gennaio { 1° tronco . . . . L. 9,402,711.27
2° id. . . . . » 5,956,593.— } » 15,359,304.27

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di febbraio pei due tronchi. . . . . L. 1,015,769.31

Giornate di operai impiegate nel mese di febbraio { 1° tronco . . . . N. 84.885.50
2° id. . . . . » 55.540.—

Totale N. 140.425.50

Media giornaliera delle giornate di operai in febbraio N. 5,015.195.

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione di una fontana nell'abitato di Flumeri (Avellino).

Progetto d'appalto per riparazioni al tronco di strada nazionale Appulo-Sannitica n. 52 compreso fra il quadrivio di Monte Verde ed il ponte sul Fortore (Campobasso).

Atto di sottomissione Ditta Ferdinando Rosani di Milano per provvista gruppo completo Wheusttone, 3 perforatori e 9 ricevitori.

Progetto suppletivo e atto di sottomissione impresa Angelo Molinari per i lavori completamento variante di Luponero della strada nazionale Palermo-Girgenti.

Progetto d'appalto manutenzione opere d'arte nel porto di Gallipoli.

Dichiarazioni per gli effetti di pubblica utilità del progetto per l'aggiunta di un secondo binario morto nella stazione di Locate, Villamaggiore e Certosa, ferrovia Rogoredo-Pavia.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 30 marzo 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Gettata di scogli sul Tevere per difesa della linea Roma-Orte fra i Chil.i 42 e 43.
2. Costruzione di un muro di sostegno alla trincea della Ciullas (linea Arezzo-Firenze).
3. Ricostruzione di stecconato sulla linea Cecina-Grosseto.
4. Costruzione di muretti a secco sulla linea Maremmana.
5. Eliminazione di alcuni ponti a travata di ghisa e di quelli a fasci di ruotaie sulla linea Livornese.
6. Estensione della illuminazione elettrica ad altri locali delle Officine di Firenze.
7. Acquisto di ghiaia e pietrisco, di olio d'oliva e di materiali minuti d'armamento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — La costruzione del 3° tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, lungo m. 7940, compreso fra Casale, Corte Cerro e Ornavasso fu definitivamente aggiudicato, mediante il ribasso del 7.50 0[0 su L. 1,653,155.41, al sig. Emilio Mantegazza, domiciliato a Milano.

— La costruzione del 4° tronco della stessa ferrovia, lungo m. 14.360, compreso fra Ornavasso e Piedimulera, venne definitivamente aggiudicato, in seguito al ribasso del 5.10 0[0 su L. 2,706,767.88, al sig. marchese Luigi Medici, domiciliato a Roma. (Vedansi i numeri 3, 6, 9 e 10 del *Monitore*).

Ferrovie Macerata-Albacina e Macerata-Civitanova. — Al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Macerata avrà luogo il 17 aprile (ore 10 ant.) la prima asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura di n. 18 scambi, e meccanismi fissi che occorrono all'armamento delle stazioni delle ferrovie Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata. Importo L. 157,900. Deposito provv. L. 7800; cauzione definitiva L. 16,000. Fatali a 15 giorni.

Ferrovia Colle-Poggibonsi. — Domenica scorsa ebbe luogo, col concorso del ministro Grimaldi che fu dovunque accolto con riverenza ed applausi, l'inaugurazione di questa ferrovia.

La linea dopo la stazione di Colle Val d'Elsa traversa la gora detta Masson e per la via provinciale giunge a Poggibonsi, costeggiando l'Elsa.

Il punto più elevato della linea è di metri 139.76 presso Colle.

Non vi è che una fermata presso Poggibonsi. Tre case cantoniere, nove caselli di guardia, dodici passi a livello, cinque ponti di muratura di cui tre sull'Elsa.

Le popolazioni si dimostrano estremamente contente della ferrovia da cui sperano grandi vantaggi.

Il ministro Grimaldi visitò parecchie fabbriche industriali.

Al banchetto di cento coperti che ebbe luogo a Colle, presero parte parecchi deputati. L'on. Grimaldi pronunziò un discorso che riscosse moltissimi applausi. Parlarono pure il sindaco di Colle e gli on. Chigi e Luchini.

Ferrovia Talamone-Allerona. — La settimana scorsa il Ministro dei lavori pubblici, riceveva i componenti i Comitati di Scansano ed Acquapendente per la costruzione di una ferrovia Talamone-Allerona, i signori Angelo Valle e Nazzareno Costantini Presidenti unitamente ai signori Piccioni cav. Augusto, Bianchi Pio e Cozza conte Giulio, presentati al medesimo dagli onorevole Racchia e Venturi. Essi consegnavano al Ministro il progetto di massima della ferrovia in parola per la quale il Ministro ebbe parole favorevoli considerando traversare la medesima territori privi affatto di comunicazioni ferroviarie, e riconoscendo pur anco a questa linea i caratteri eminentemente strategici, per fare essa testa di linea al golfo di S. Stefano-Talamone già in via di fortificazione.

Ora che il primo passo è fatto, pensino i Comitati a persistere nel lavoro affinchè un buon esito possa coronare le loro fatiche.

Ferrovia Como-Varese. — Leggiamo nell'*Araldo* di Como:

Crediamo sapere che ormai si possa ritenere come cosa combinata l'assunzione dei lavori d'armamento sul tronco Camerlata-Quadronna da parte della stessa impresa Giandana che costruì detto tronco.

Starà, per conseguenza, nell'interesse diretto dell'impresa l'aver compiuta al più presto possibile la trincea della Quadronna per poter approfittare del grande deposito naturale di ghiaia dov'è scavata la ferrovia, immediatamente prima della staziane di Malnate.

Non parliamo dei piccoli lavori intermedii, che si possono aver finiti tutti in un paio di settimane.

Stando ai criterii usuali, il tronco Camerlata-Quadronna, lungo 20 chilometri, potrebbe venir armato completamente nello spazio di circa un mese e mezzo.

Le espropriazioni sul breve tratto urbano del tronco Camerlata-Como, tra il Roggione e la Torre di San Vitale, sono quasi tutte compiute, onde si potrà presto por mano ai lavori, che su quel tratto sono più di demolizione che non di costruzione, astrazion fatta dell'edificio della Succursale.

Ferrovia metropolitana a Napoli. — Da una corrispondenza dell'*Opinione* ricaviamo al proposito quanto segue:

Pare oramai fuori dubbio che Napoli avrà una ferrovia *metropolitana*, ed unicamente per iniziativa privata.

Approvata definitivamente l'idea e la parte tecnica dal Consiglio tecnico municipale fin dall'anno scorso, dopo i voti favorevoli dell'Associazione monarchica e l'adesione di 33,500 cittadini, la *metropolitana* ebbe finalmente la annuenza della Giunta.

Il progetto di questa ferrovia devesi all'ing. Lumont Young, il quale, per ridestare la vita economica fra Napoli ed i comuni vicini aveva già altra volta ideati altri progetti, fra cui quello della ferrovia Cumana.

Ferrovia Abbiategrasso-Gallarate. — In una riunione di commercianti, possidenti e fittabili di Abbiategrasso, presieduta dall'on. deputato G. Gallotti, venne deliberato di domandare al Governo la costruzione di una linea ferroviaria che congiunga Abbiategrasso a Gallarate.

Servizio ferroviario. — Le stazioni di Luvino e Pino sono state ammesse al servizio cumulativo ferroviario marittimo; le stazioni del tronco Zollino-Nardò-Galatone (linea Zollino-Gallipoli), sono state ammesse al servizio cu-

mulativo colle stazioni dell' Alta Italia, delle linee consorziali venete, della Santhià-Biella, e cogli scali del Lago Maggiore per tutti i trasporti a grande velocità; la stazione di Ponte di Nossa è stata parimente ammessa al servizio di corrispondenza colle altre Ferrovie italiane.

— A datare dal 1° *aprile* venne posto in vigore dalla Società per la Navigazione a vapore sul Lago di Como, un nuovo prontuario dei prezzi di trasporto pei bagagli, dai transiti di Como e di Lecco alle stazioni lacuali e della Valtellina.

— Le ferrovie Meridionali italiane avendo stabilito di estendere anche alla stazione di Teramo la vendita dei biglietti pei viaggi circolari italiani, vennero creati 8 nuovi viaggi circolari i quali comprendono, oltre all' itinerario di taluni dei circolari in vigore, il percorso Giulianova-Teramo e viceversa.

I nuovi biglietti vennero posti in distribuzione dal *giorno 21 marzo*.

— La Direzione delle ferrovie dell' Alta Italia ha stabilito che agli operai ed ai braccianti d' ambo i sessi, che si recano a lavorare in una stessa località o ne ritornano, *partendo da una stessa stazione e diretti ad una medesima destinazione*, in numero *di venti persone almeno*, sia accordato il trasporto col ribasso del 50 0[0 sul prezzo di 3ª classe in treno omnibus.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Un decreto del 22 marzo u. s. fissa nel seguente modo l'ammontare della spesa pei lavori, che le sei Compagnie devono eseguire negli esercizi 1884 e 1885:

		1884	1885
Lavori a farsi dalle Compagnie in esecuzione delle leggi del 20 novembre 1883	Fr.	69,600,000	100,027,000
Lavori ad eseguirsi dal Ministero dei lavori pubblici, coi fondi a versarsi dalle Compagnie	»	121,200,000	88,373,000
Lavori complementari, che il Ministero potrà autorizzare vengano computati nel conto di primo impianto . .	»	90,000,000	64,800,000
Totale	Fr.	280,800,000	253,200,000

Ferrovia aerea a Parigi. — L' ingegnere civile sig. Garnier ha tenuto, alla Società geografica di Parigi, una conferenza sul suo progetto di una ferrovia aerea per quella città.

Dopo aver fatto osservare che fino dal 1833 Flachat fu il primo ad affacciare tale proposta, ed aver notato come tutte le principali metropoli del mondo, Londra, Nuova York, Berlino, abbiano queste vie aeree, espose illustrandoli, i suoi diversi sistemi, riproducendoli per mezzo della luce ossidrica.

Propose di costruire a Parigi una ferrovia aerea, che ne circondasse la parte centrale, formando un' elisse di 27,500 metri all' ingiro. Questa via, che potrebbe esser costruita in due anni, verrebbe a costare 50 milioni; non avrà più di due metri e 50 di larghezza, sarà a rotaie doppie sovrapposte, poggiate su di un ponte sostenuto di tratto in tratto da eleganti pile di ferro. Il viadotto sarà posto a una distanza di 15 metri dalle facciate delle case, e il rumore e le scosse saranno attutite non solamente dalla distanza, ma dalla natura stessa della costruzione e dalla specialità dei materiali.

I convogli saranno formati da tre vetture, tipo americano, di sessanta posti ciascuna più due piattaforme; la macchina sarà a vapore o a motore elettrico.

Infine la rete metropolitana potrà esser col tempo collegata alle altre stazioni.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio nazionale ed il Consiglio degli Stati della Repubblica Elvetica hanno approvato la *concessione della ferrovia da Pont a Vallorbes* ai signori Lullier e Comp. e Galopin Frères a Ginevra, Masson e Chavannes a Losanna, ed alla Banca vodese, per conto di un sindacato finanziario e di una Società anonima da fondarsi; e la *concessione della linea Ginevra-Annemasse* alla Società *Parigi-Lione-Mediterraneo*.

Ferrovie inglesi — Al *Corriere della sera* scrivono da Londra: Le compagnie ferroviarie inglesi stanno per abolire la terza classe nei treni. Trovano che non giova mantenere le tre classi giacchè il pubblico non si serve che di due. Anni sono, una delle principali compagnie ferroviarie fece simile esperimento, il quale diede risultati tali che recentemente, in un'adunanza di direttori, fu deciso di estendere questa misura anche alle altre linee. È noto che in America sin dalla creazione delle ferrovie non si ebbero che due classi.

Ferrovia Suakim-Berber. — Il *Times* fornisce alcuni particolari sul sistema che sarà tenuto per la costruzione della ferrovia Suakim-Berber. L' accordo fatto tra il ministro della guerra e i signori Lucas e Aird non costituisce questi ultimi appaltatori della costruzione della linea, ma agenti per la fornitura di materiali e di certi impiegati e operai. L' intero controllo delle operazioni sarà nelle mani del Ministero della guerra e gli uomini impiegati nella costruzione della linea saranno soldati di marina (navvies) dell' India, invigilati dai propri loro sopraintendenti e sotto il comando di ufficiali indiani. Il metodo di costruzione sarà lo stesso di quello impiegato con successo per la ferrovia di Candahar, e le difficoltà di trasportare materiali e di proteggere i lavori e gli operai non saranno maggiori di quelle allora felicemente superate. La linea sarà costruita sul principio del « telescopio » e cioè ogni tronco terminato sarà adoperato per portare il materiale per il tronco da costruire, e seguirà totalmente la superficie del terreno, impiegandovi macchine stazionarie per le salite, e si eviterà per quanto è possibile la costruzione di argini, trincee, viadotti e ponti. Si crede, attenendosi a questo sistema, di compiere il lavoro sollecitamente.

Ferrovia indo-afgana. — L'*Army and Navy Gazette* pubblica alcuni particolari sopra lo stato dei lavori della ferrovia indo-afgana da Sibi a Quetta, di cui si è parlato tanto in questi giorni.

Quattro battaglioni di pionieri del Bengala e due di Madras cominciarono la costruzione di questa linea ed erano riusciti a compiere le prime 60 miglia nell' inverno del 1883-84.

Ma, giunta la primavera, il calore, estremamente forte in quella regione, obbligò di sostituire in parte i soldati con dei lavoranti.

Tuttavia erano state compiute altre 60 miglia alla fine della campagna estiva.

Coll' autunno, i pionieri ridiscesero dalle *sanatoria* delle montagne, ma i lavori non hanno proceduto così attivamente come si sarebbe desiderato, in causa delle febbri: il ritorno della stagione fredda permise di ricominciare seriamente e si fece ogni sforzo per metterla a profitto.

Le difficoltà d' esecuzioni sono considerevoli in questa regione accidentata. Tuttavia, la cura colla quale furono fatti gli studii dal Genio permise di evitare un gran numero di opere d' arte. Ma tra Mang e Katch e al disopra di Ghonshkai, è stato necessario adottare un tracciato elicoidale che ha richiesto delle trincee profonde.

La traversata del colle di Chappar ha implicato, d'altra parte, la costruzione di due *tunnell*, nella roccia, uno di 1800 piedi, l' altro di 400; si spera di averli terminati alla fine del mese.

A partire da Ghonshkai fino a Quetta, non vi è altra grande opera d' arte, all' infuori di un ponte sul fiume Lois.

Ferrovie al Congo. — Il *Temps* ha da Bruxelles: « Si sta elaborando in questo momento un progetto per la formazione di una specie di sindacato dei grandi stabili-

menti industriali del paese, che si incaricherebbe di costruire la ferrovia lungo le prime cateratte del Congo, il cui costo è calcolato a una ventina di milioni di franchi ».

Ferrovie ottomane. — Si legge nell' *Oriental Advertiser*:

Si è trattato, in questi ultimi tempi, di stabilire un servizio di omnibus tra Sarembey e Nisch destinato a facilitare il trasporto dei viaggiatori e delle valigie postali fino all' allacciamento delle ferrovie. Secondo le nostre informazioni, la Società internazionale dei vagoni-letti si incaricherebbe dell' impianto di questo servizio.

Notizie Diverse

Necrologio — La settimana scorsa due preziose esistenze spegnevansi in Torino: quelle cioè del comm. ing. AGOSTINO CAVALLERO e del comm. ing. GIOVANNI DAVICINI. Ambidue questi preclari cittadini lasciano di loro desiderata memoria, ed indubbie prove di elevatezza di mente e d'integrità di carattere.

— Il comm. prof. Agostino Cavallero era nativo di Alessandria e aveva di poco varcata la cinquantina. Egli può dirsi figlio delle sue opere; ed in grazia della sua straordinaria attività aveva saputo conquistarsi un bel posto nell'insegnamento ed essere parte in molte amministrazioni.

Era professore di macchine a vapore e ferrovie alla scuola d'Applicazione degli ingegneri, presidente dell'Associazione degli insegnanti Secondari, segretario dell'Accademia di Agricoltura, Consigliere comunale di Torino, membro della Direzione della Società dell'Industria Nazionale, membro della Direzione del Consiglio agrario, ecc., ecc.

— Il comm. ing. Giovanni Davicini morì in età avanzata è vero, ma ciò non toglie che la sua morte sia da tutti vivamente rimpianta.

Nativo di Scalenghe, si laureava in ingegneria, ed in breve si acquistava meritata fama come ingegnere idraulico e ferroviario, nonchè come professore nell' Università di Torino. Ebbe principalissima parte nel compimento della grande opera dei Canali Cavour. Fu deputato pendenti tre legislature del 1° Collegio di Torino, e questa città lo ebbe nei suoi Consigli comunale e provinciale.

Fu di carattere profondamente buono, retto, liberale e conciliativo, il che, unitamente alla competenza tecnica, valse ad acquistargli illimitata stima da parte di chiunque lo conobbe.

Alle famiglie di queste due egregie persone possa essere di sollievo nel loro dolore, la sincera parte che si prende alla sventura che le ha colpite.

— I giornali francesi annunziano la morte del sig. PAOLINO TALABOT, notissimo ingegnere, costruttore e direttore di ferrovie.

Aveva compiuto 85 anni.

Colossali lavori di pubblica utilità restano glorioso monumento della singolare attività del Talabot.

Era direttore della gran rete Parigi-Lione-Mediterraneo, di questa ferrovia di settemila chilometri, la quale costò più di tre miliardi di franchi; conservò la carica a titolo onorario quando fu colpito da completa cecità nell' ultimo periodo di sua vita.

Ebbe molti rapporti col Governo italiano per le ferrovie dell' Alta Italia.

— Nel mattino del 24 marzo scorso moriva in Roma, dove da circa 12 anni dimorava, il CONTE CARLO DU HOUX, commendatore dei SS. Maurizio e Lazzaro e della Legion d'onore di Francia. Ingegnere di buona fama, fu per molti anni Direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia.

Condotta d' acqua potabile da Suakim a Berber. — Questa condotta, la cui descrizione togliamo dal pregevole periodico l' *Engineering*, è destinata a fornire l' acqua tanto al personale che costrurrà la linea ferroviaria ed alle truppe inglesi nella loro marcia verso Berber, quanto all' esercizio della ferrovia allorchè essa sarà costrutta.

Il lavoro è diretto dal sig. H. C. Tweddle ed è eseguito dalla Ditta John Russel e C. di Londra. Si costrurrà a Suakim un ampio serbatoio di lamiera di ferro, il quale verrà alimentato con acqua dolce portata dall' Egitto per mezzo dei quattro piroscafi che attualmente fanno servizio d' approvvigionamento dell' acqua alle truppe che stanno concentrandosi a Suakim. Accanto al serbatoio verrà stabilita l' officina colle pompe a vapore destinate a forzare l' acqua dentro alla condotta, alla pressione di ben novanta atmosfere, onde mandarla fino a Wadi Haratri situato a 860 metri sul livello del mare. Là verrà stabilito un secondo serbatoio con altre pompe a vapore destinate a forzare l' acqua fino ad Ariab, dove una terza stazione servirà a pompare l' acqua fino a Berber. Finita la costruzione della condotta verrà stabilita a Berber una quarta stazione di pompe le quali riceveranno l' acqua dal Nilo e la forzeranno in senso inverso fino a Suakim.

La quantità d' acqua da pomparsi giornalmente sulla condotta sarà di 600 metri cubi.

La condotta verrà stabilita sopra terra in modo che sia libera di espandersi e di contrarsi sotto le alternative di temperatura. Sarà fatta con tubi di ferro trafilato del diametro interno di 0 m. 10 e della spessezza di 8 millimetri.

Questi tubi sono in pezzi della lunghezza da m. 4.50 a 5 e sono avvitati l' uno all' altro per mezzo di un manicotto o bicchiere a vite. Ben 100 chilometri di questi tubi sono già pronti per essere spediti a Suakim.

Ognuna delle quattro stazioni di pompe a vapore consterà di due macchine a vapore gemelle e di quattro caldaie tipo locomotiva. Le macchine a vapore saranno a doppio cilindro del diametro di 0 m. 45 e della corsa di 0 m. 50 ed agiranno direttamente su due pompe prementi del diametro di 0 m. 15 e della corsa di 0 m. 50.

Tanto le macchine che le caldaie sono già in corso di costruzione, anzi la stazione di Suakim, in costruzione a Londra, è quasi finita, e verrà imbarcata prima della fine di aprile.

La pressione dell' acqua di questa condotta è certamente molto elevata essendo, come si disse, di 90 atmosfere nel primo tronco Suakim Wadi Haratri e di oltre 40 atmosfere negli altri tronchi; tuttavia essa non raggiunge ancora la pressione elevatissima di 140 atmosfere che si riscontra in molte delle condotte forzate di petrolio esistenti negli Stati Uniti e nel Caucaso pel trasporto del petrolio dai pozzi ai luoghi d' imbarco o alle raffinerie.

La più celebre di queste linee di tubi è quella che dalla regione petrolifera della Pensilvania mette capo a Nuova York, ed ha uno sviluppo di ben 530 chilometri attraverso ad una regione molto più montuosa ed accidentata di quella che separa Suakim da Berber.

A giudicarne da quanto si fa usualmente in America, la condotta potrà essere costrutta in ragione di 10 a 15 chilometri al giorno, cioè colla stessa rapidità con cui possono marciare le truppe in campagna, per cui potrà fornire acqua potabile alle truppe man mano che si avanzeranno verso Berber.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari, nella passata settimana, poco o nulla vennero ricordati, e fatta eccezione delle azioni della Società delle Meridionali, le quali diedero luogo a negoziati al prezzo a principio a 710, e in seguito a quello di 698, tutti gli altri non figurarono sul listino che a corsi nominali.

CONVOCAZIONI

Tramvia Torino-Leynì-Volpiano, — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 12 aprile 1885, ore 8.30 ant., in Torino nella sede della Società Barriera di Milano per relazione del Consiglio di amministrazione e dei sindaci;

elezione di due consiglieri di amministrazione in surrogazione di due dimissionari; emissione di obbligazioni; conferimento di una medaglia di presenza a favore degli amministratori e dei sindaci, a norma statuto sociale, art. 11 e 20; modificazioni allo statuto sociale.

Società anonima di tramways delle Romagne. — Assemblea generale ordinaria a Tilleur-lez-Liége il 16 aprile, alle 2 1[2 pom., per approvazione del bilancio e del conto di profitti e perdite dell'esercizio 1884; fissazione dell'allocazione dei signori amministratori e commissari (articolo 9 degli statuti).

Cotonificio Veneziano. — Assemblea generale ordinaria in Venezia, in un locale terreno della Borsa (piazzetta S. Marco) il 12 aprile per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, ed approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; deliberazione sulla medaglia di presenza e sulle indennità di viaggio ai consiglieri d'amministrazione ed ai sindaci (articoli 18 dello statuto e 154 del Codice di commercio); nomina di otto consiglieri effettivi e due supplenti; di tre sindaci effettivi e due supplenti.

Società degli Alti Forni Acciaieria e Fonderia di Terni. — Assemblea generale ordinaria il 21 aprile, alle ore 2 pom., in Terni, nella sede della Società stessa, per relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1884; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio e del dividendo; nomina di 4 consiglieri uscenti per sorteggio; nomina dei sindaci effettivi e supplenti a termine di legge.

Società generale per le ferrovie complementari. — Assemblea generale pel 29 aprile, alle ore tre pomeridiane, presso la sede della Società in Roma, via di Pietra, n. 70, piano 2.o, per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, discussione ed approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; nomina del Consiglio d'amministrazione; elezione di tre sindaci e due supplenti.

ESTRAZIONI

Ferrovie sarde — Il 17 marzo ebbero luogo in una sala della Direzione generale delle ferrovie Sarde le seguenti estrazioni a sorte:

a) 14.a estrazione di 165 cartelle Obbligazioni della serie A;
b) 5.a estrazione di 346 Obbligazioni della emissione 1879;
c) 4.a estrazione di 20 Obbligazioni della prima emissione 1882;
d) 3.a estrazione di 45 Obbligazioni della seconda emissione 1882.

Per i numeri estratti vedasi la *Gazzetta Ufficiale* del 23 e 24 marzo.

Tutte le Obbligazioni estratte hanno diritto al rimborso a datare dal 1.o aprile corrente.

PAGAMENTI

Ferrovie sarde. — Dal 1.o corrente aprile si pagano presso tutte le *Tesorerie provinciali del Regno* la cedola n. 13 delle Obbligazioni emissione 1879; quella n. 7 delle Obbligazioni 1.a emissione 1882 e quella n. 5 delle Obbligazioni 2.a emissione 1882.

Società Italiana per il Gaz. Torino-Pavia-Bergamo — Il Consiglio d'amministrazione avendo fissato in lire 30 per azione il riparto utili del 2.o semestre 1884, questo sarà esigibile a partire dal 1.o aprile presso la cassa sociale, contro rilascio del vaglia n. 42.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Genio militare — Direzione di Cuneo (4 aprile, fat.) — Ampliamento della caserma Umberto I in Brà, ascendente alla somma di L. 200,000, su cui è stato fatto il ribasso del 14.26 per cento, e da eseguirsi entro giorni 400. Dep. L. 20,000.

Regia Prefettura di Porto Maurizio (4 aprile, esp. def.) — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria scorrente sul territorio di Chiusanico dal confine del comune di Torria al confine di quello di Gazzelli, della lunghezza di m. 2650. Prezzo ridotto L. 49,698.37. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 6,000.

Direzione del Genio militare di Torino (4 aprile, fat.) — Lavori per costruzione di un corpo di fabbrica ed accessori per l'ampliamento della caserma della Cernaia in Torino, da ultimarsi in giorni cinquecento, per la somma di L. 680,000, cui è stato fatto il ribasso dal 18.12 0[0.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo dipartimento marittimo - Napoli (4 aprile, fat.) — Appalto della provvista a questo Dipartimento marittimo di rame in pani e stagno raffinato in pani per la complessiva somma di lire 93,100, cui venne fatto il ribasso di lire 18.25 per cento, per cui l'importare suddetto si riduce a L. 76,109.25.

Comune di Alia, prov. di Palermo (5 aprile, 1.a asta). — Appalto delle opere e forniture per la costruzione e conduttura di un nuovo corso d'acqua potabile in questo comune, il cui ammontare secondo il relativo progetto ascende a lire 48,000, comprese le spese di espropria fatta dal comune. Cauzione provv. L. 2,000. I fatali scadono il 21 aprile.

Città di Genova (6 aprile, fat.) — Appalto per pavimentazioni diverse nell'interno della città. Somma ridotta L. 100,100.

Deputazione provinciale di Sassari (6 aprile, fat.) — Appalto dei lavori tuttora occorrenti alla definitiva sistemazione della strada da Oschiri a Tempio per la valle di Curadori, n. 227, elenco III, tabella *B*, legge 23 luglio 1881. Prezzo ridotto L. 45,760.

Prefettura di Roma (7 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori di riordinamento del tronco della strada comunale obbligatoria di Orte, compreso fra la provinciale Ortana ed il confine di Bassanello, della lunghezza di chilometri 4,200 e della spesa prevista in L. 7,349.91. Cauzione provv. L. 100; def. L. 800. I fatali scadono il 22 aprile.

Direzione degli armamenti del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (7 aprile, esp. def.) — Provvista di droghe e colori, pennelli e spugne, per la somma ridotta a L. 39,633.95. Deposito di L. 4,000.

Fabbriceria Arcipretale di Santa Maria Assunta in Soncino - Crema (7 aprile, fat) — Appalto per accollo delle opere di ampliamento e ristauro della chiesa di Santa Maria Assunta in Soncino, peritate lire centoquarantunmila centocinquantanove e centesimi ottantacinque (L. 141,159.85), cui venne fatto il ribasso del 25 0[0. Dep L. 3,500.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (7 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada sellanese, da Paraonde a Rasiglia, lungo m. 4,118.08. Spesa presunta L. 93,380, delle quali L. 51,167 a corpo, e L. 42,213 a misura. Deposito di L. 2,000 per sopperire alle spese tutte inerenti agli atti di appalto, e L. 9,338 per il decimo dell'importare dei lavori. I fatali scadono il 22 aprile.

Direzione del Genio militare di Firenze (7 aprile, 1.a asta). — Lavori di adattamento dei locali a quartiere per fanteria, costruzione di una casermetta per le compagnie, di una scuderia, d'una latrina diurna e di una tettoia per carri, e sistemazione dell'orto annesso nell'ex-convento delle Salesiane, adattamento di locali e costruzione di una casermetta per due compagnie nella caserma di fanteria della SS. Annunziata in Pistoia, per la complessiva somma di L. 295,000. Dep. lire 30,000. I fatali scadono il 27 aprile.

Prefettura di Milano (7 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori per urgenti ristauri alla diga o chiusa di derivazione del Naviglio Grande dal fiume Ticino, in comune di Tornavento, valutati L. 64,672. Dep. provv. L. 3,000; cauzione def. L. 7,000. I fatali scadono il 13 aprile.

Prefettura della Provincia di Cagliari (8 aprile, 1.a asta). — Appalto del trasporto delle corrispondenze e pacchi postali fra Sorgono e la stazione ferroviaria di Abbasanta, in transito per Ortueri, Sorradile e Ghilarza, giornaliero di andata e ritorno, dal 1.o luglio 1885 a tutto il 30 giugno dell'anno 1889, mediante l'annuo corrispettivo di L. 10,000. Dep. provv. lire 1,000; cauz. def. L. 2,500. I fatali scadono il 23 aprile.

Genio militare - Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della R. Marina (8 aprile - fat.) — Appalto per l'ultimazione dello scalo n. 2 nel Regio Arsenale militare marittimo di Spezia, per l'importo di L. 60,000, cui è stato fatto il ribasso del 2.10 0[0.

Amministrazione provinciale di Roma (8 aprile; 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Setina dall'Appia presso Foro Appio alla Marittima sotto Piperno, per sei anni, dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo L. 4,440.89. Cauz. provv. L. 500; def; il decimo del canone d'appalto.

Id. (9 aprile, 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Acula Onanese dalla provinciale Pitiglianese ad Acquapendente, per sei anni, dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo L. 3,984.09. Cauz. provv. L. 500; def. il decimo del canone annuo d'app.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (10 aprile, 1.a asta). — Provvista di cuoi e pelli, per la somma presunta complessiva di L. 57,788.60. Deposito L. 5,800. I fatali scadono il 4 maggio.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (10 aprile, 1.a asta). — Vendita di catene di ferro, per la somma presunta complessiva di L. 69,202.50. Dep. L. 13,840.50. I fatali scadono al 30 aprile.

Prefettura di Roma (10 aprile, 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco di strada comunale obbligatoria da Oriolo Romano al confine di Veiano, della lunghezza di chilometri 3,114.20 e della spesa prevista in L. 13,000. Dep. provv. L. 600; cauz. def. L. 1,300. I fatali scadono il 25 aprile.

Id. (11 aprile, 1.a asta). — Appalto della costruzione di una scogliera a difesa delle mura castellane di Nettuno e di riparazioni alla banchina delle mura stesse, la cui spesa è stata prevista in L. 32,300. Cauz. provv. L. 1,500; cauz. def. il decimo del valore delle opere appaltate. I fatali scadono il 27 aprile.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (13 aprile, 1.a asta). — Provvista di carta ed altri articoli di cancelleria, per la somma presunta complessiva di L. 24,299.60. Dep. L. 2,500. I fatali scadono il 7 maggio.

Amministrazione consorziale della strada Amato-Oppido, comune di Oppido Mamertina (12 aprile, 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte in fabbrica sul torrente *Calabrò alla Ferrandina*, relative opere di difesa in base al progetto d'arte compilato dall'ingegnere sig. Pietro Chiari a 25 marzo 1884. Prezzo d'asta di L. 40,000. Dep. provv. L. 500; cauz. def. L. 2,000 in numerario o cartelle del D. P., ovvero valida ipoteca di L. 4,000 su fondi liberi. I fatali scadono il 28 aprile.

Direzione degli armamenti del terzo Dipartimento marittimo - Venezia (13 aprile, 1.a asta). — Provvista di scovoli per tubi di caldaie e spazzole diverse, per la complessiva somma di L. 19.606.35. Dep. L. 2,000. I fatali scadono il 4 maggio.

Comune di San Vito, Cagliari (14 e 15 aprile, def.) -- Appalti delle opere e provviste occorrenti per la regolarizzazione e sistemazione delle strade interne di questo comune, e per le opere e provviste occorrenti per la costruzione di questo casamento comunale e scolastico; su le basi d'appalto di lire 72,648.55 per l'erezione della casa comunale e di L. 15,161.29 per la costruzione del selciato.

Comune di Fivizzano (15 aprile, 1.a asta). — Costruzione della strada comunale obbligatoria di Monte dei Bianchi e Fazzano, da Pian di Molino a Monte dei Bianchi con diramazione della Fornace di Mozzano a Fazzano. Prezzo L. 40,650. Dep. L. 2,700; cauz. def. L. 6,700. I fatali scadono il 15 aprile.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (16 aprile, def.) — Provvista di una caldaia tipo Cornovaglia per macchina motrice, per la somma ridotta a L. 13,537.50. Dep. L. 2,000.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 24 vagoni per la ferrovia Sicula-Occidentale.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

(V. Avviso nelle pagine degli Annunzi).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

8ª SETTIMANA. — *Dal 19 febbraio al 25 febbraio* 1885

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	542,045.55	314.78
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	449,497.87	261.03
Differenze nei prodotti della settimana 1885	—	+ 92,547.68	+ 53.75
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	3,491,979.70	2,289.19
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	3,649,515.92	2,119.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	—	+ 292,463.78	+ 169.84
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	251,232.40	168.50
Settimana corrisp. nel 1884	1,377.—	285,316.52	207.20
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 114.—	— 34,084.12	— 38.70
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,491.00	1,891,614.05	1,268.69
Introiti corrisp. nel 1884	1,377.00	1,838,662.15	1,335.27
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+ 114	+ 52,951.90	— 66 58

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	7,997.83	247,40	8,245.23
Torino-Lanzo » 32	22,204.34	5,916.31	28,120.65
Settimo-Rivarolo » 23	7,686.69	8,020.10	15,706.79
Santhià-Biella » 30	17,799.96	22,010.65	39,810.61
Fossano-Mondovì » 24	2,225.62	»	2,225.62
Sassi-Superga » 3	328.25	»	328.25
	58,242.69	36,194.46	94,437.15

Strade Ferrate Romane

50ª SETTIMANA. — *Dal 24 al 31 dicembre* 1884

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana	1,725	984,482.53	29,758.45
Settimana corrisp. del 1883	1,684	1,193,361.95	32,331.70
Differenza (in più	41	—	—
Differenza (in meno	—	208,879.42	2,573.25
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 31 dicembre 1884	1,690.820	35,071,625 91	20,742.37
Periodo corr. 1883	1,684 —	35,153,291.86	20,874.87
Aumento	6,820	—	—
Diminuzione	—	81,665.95	132.50

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 marzo 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 33	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	18,899.50	1,609.00	2,215.55	726.55	4,283.05
Bagagli	339.95	39,00	22,60	3.10	50 80
Merci G. V.	1,734.30	261.85	218.20	35.20	192.45
Merci P. V.	9,662.50	1,701.50	1,974 95	873.95	2,965.55
Totali	30,636.25	3,701.35	4,431,30	1,638.80	7,491.85

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	38,000	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,500	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	74,800	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	51,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	565,800	»
GHISA da rifondere	»	135,000	»
OTTONE da rifondere	»	14,500	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	19,800	»
ZINCO da rifondere	»	10,400	»
N. 4 Assi montati f. u. per locomotive	»	5,800	»
RUOTE vecchie f. s. con e senza cerchi	»	3,473	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 Aprile 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA; BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Marzo 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l' Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, essia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

BERGAMO
BUSALLA
CAGLIARI
CERCINA (Firenze)

MESSINA
PALERMO
ROMA
SALERNO

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

DELLA LOCOMOTIVA
IN GENERALE
E DELLE SUE PROPORZIONI

DEL DOTTOR
O. GROVE
PROFESSORE ALLA SCUOLA POLITECNICA DI ANNOVER

Traduzione autorizzata dal tedesco
DI
O. MORENO
GIA' INGEGNERE-CAPO SERVIZIO DEL MATERIALE E DELLA TRAZIONE
DELLE FERROVIE MERIDIONALI

con 19 incisioni intercalate nel testo
Prezzo L. 6

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII · Mercoledì 8 Aprile 1885. · Num. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE NUOVE TARIFFE FERROVIARIE

(Continuazione e fine — Vedi num. 13).

Abbiamo visto in qual modo l'avv. Rigoletti dimostri, che le nuove tariffe ferroviarie annesse alle Convenzioni che stanno per diventar legge, non sono poi sì pregiudicievoli all'avvenire del commercio e dell' industria italiana, come taluno vorrebbe far credere. Ci fu altresì possibile di farci, mediante i pratici esempi addotti, un'idea abbastanza esatta della virtualità di un sistema tariffario a contrastare alla concorrenza estera. Veniamo ora all'ultima parte dell' elaborato scritto che prendemmo ad esame, e vediamo sotto l'aspetto della loro bontà e convenienza generale in qual rapporto stiano le nuove tariffe con quelle degli altri paesi. A questo proposito così scrive l'autore:

« Innanzi alle riflessioni precedentemente fatte e che scaturiscono dall'esperienza e dalle condizioni nostre, perdono valore i confronti sempre un po' teorici che sogliono essere desunti dalle tariffe estere. Tuttavia, poichè vi si ricorre con molta facilità e non è improbabile che facciano una certa impressione su chi non è avvezzo a vagliarli, non spiacerà che vi ci intratteniamo un poco.

« In siffatti paragoni sfugge facilmente che se per alcune merci queste ultime offrono trattamento migliore, lo ammettono però men buono per altre; che quindi ogni paese ha prodotti cui favorisce di preferenza e che il giudizio sulla bontà delle tariffe non può darsi guardando solamente ad una piccola parte delle medesime.

« Ora, se prendiamo a studiarle nei risultati complessivi, non ci pare che l'Italia faccia in questo campo la più meschina figura. Difatti la tariffa chilometrica media dei viaggiatori non appare in generale più alta in Italia che negli altri paesi. Rimandiamo in proposito al quadro che si legge nella relazione. E neppur quella delle merci, che qui più importa, non conduce a conclusione diversa. Riportiamo dal Fournier de Flaix tale tariffa in centesimi di lira (1).

Ferrovie	Tariffa chilometrica media
Russe	Centesimi 7,68
Spagnuole	» 7,65
Austriache	» 7,33
Prussiane	» 6,88
Olandesi	» 6,80
Italiane	» 0,79
Francesi	» 5,99
Belghe	» 5,13

« Vi mancano le inglesi, ma è notorio che la loro media supera i 10 centesimi.

« E questo confronto prende significato anche più efficace, quando si richiamino le differenti condizioni delle strade ferrate forestiere, le quali potrebbero senza dubbio essere verso le industrie ben più larghe che non le nostre.

« La Francia nel 1882 co' 20,239 chilometri delle sei grandi reti ottiene prodotto lordo di 1037 milioni di lire, più di lire 51,000 al chilometro, e un prodotto netto di 522 milioni che basta per dare comodamente l'interesse del 5 0[0 al capitale d'impianto.

« In Prussia i 14,492 chilometri esercitati dallo Stato nel 1882-83 rendono prodotto lordo di 619 milioni, circa lire 43,000 per chilometro, e presentano il prodotto netto di 283 milioni sufficiente del pari a rimunerare il capitale coll'interesse del 5 per cento.

« Anche la rete governativa belga nel 1882 offre pro-

(1) *Etudes économiques*, 1883, p. 555. I dati (l' autore nol dice) non sono forse recentissimi: per le austriache, ad esempio, crediamo debbasi sostituirvi lire 6.90; ma il confronto perde tuttavia del suo valore.

dotto lordo chilometrico di lire 40,082 e spesa di L. 24,952 (fuori le spese di miglioramento e completamento).

« Nell'Austria i 13,900 chilometri esercitati in media nel 1882 (comprese le linee comuni all'Ungheria) dànno un prodotto lordo di 514 milioni, ossia di circa lire 37,000 per chilometro, con 360 milioni di spesa, ossia lire 20,500 per chilometro.

« A dir vero è già cosa rimarchevole che l'Italia sia progredita di tanto nei ribassi; mentre dai suoi 9,000 chilometri ritrae solo un prodotto chilometrico lordo di lire 22,000 pel quale deve sostenere una spesa di quasi lire 16,000; talchè il capitale di lire 2,800 milioni investito nelle strade ferrate rende appena un prodotto del 2 0[0.

« Certo una migliore amministrazione potrà ottenere in avvenire risultati meno sfavorevoli, dei quali anche le tariffe risentiranno giovamento; ma crediamo non ci si debba illudere troppo spingendo le nostre speranze a previsioni cui contrastano circostanze quasi insuperabili. A due alludiamo sovratutto: l'una delle quali tocca i prodotti, le altre le spese.

« Quanto ai prodotti, la forma della penisola crea alle ferrovie un ostacolo, che tranne per l'Inghilterra manca o si fa sentire men forte negli altri paesi la concorrenza del mare. Vuolsi averla presente massime nei confronti colla Germania, colla Svizzera, coll'Austria-Ungheria. Ivi tutti i trasporti entro il regno devono valersi della strada ferrata, giacchè la concorrenza fluviale agisce sempre in misura assai limitata. Quindi per l'Italia il tonnellaggio ferroviario presenta rapporti anche più sfavorevoli che il prodotto lordo, nè può attendersi che nell'insieme abbia ad elevarsi oltre un limite molto moderato. Basti accennare che l'Italia presenta poco più di 9 milioni di tonnellate, mentre la Prussia 109 e la stessa Svizzera supera i 6 (1882).

« Poi la recente inchiesta agraria dovrebbe far svanire un poco le immagini rettoriche colle quali si parla del bel paese. Si produce poco; farebbe stupore che si trasportasse molto.

« L'altra circostanza che ci permetterà difficilmente di gareggiare coi principali Stati esteri nei risultati d'esercizio consiste nella necessità in cui versiamo di dover provvedere dall'estero le materie prime dell'industria ferroviaria: carboni, materiale mobile, ferri, spesso anche il legname. Nè finora ci giova, nè per buon tempo ci gioverà (sotto questo aspetto beninteso) l'emancipazione tentata nella fabbricazione del materiale mobile; giacchè essa frattanto vale solamente ad animare le nostre fabbriche e non a scemare i prezzi che la ferrovia deve pagare per il materiale, mentre anzi a protezione delle fabbriche stesse questa è costretta a spendere di più di quanto il materiale le cösterebbe all'estero.

« Ora si badi un momento al solo carbone. Le nostre ferrovie ne consumano 500 mila tonnellate l'anno e devono pagarlo circa lire 30 per tonnellata, mentre in Germania, in Inghilterra, in Francia lo si paga lire 9-11. Ecco una differenza di lire 20 almeno che sulle 500 mila tonnellate fa una maggiore spesa di 10 milioni. Non è egli vero che se noi avessimo il carbone a quel mite prezzo potremmo sin da oggi, senza perturbare i prodotti netti, concedere alle industrie più bisognose notevolissime riduzioni di tariffa? Nel 1876 il costo medio del combustibile per tonnellata fu di lire 11 per le ferrovie prussiane, di lire 40 per le nostre: quindi una differenza di lire 29 a nostro danno. Nè vogliansi dimenticare le più difficili condizioni d'esercizio che offre l'Italia: tant'è vero che mentre per ogni chilometro percorso dalla locomotiva si richiedono in Italia chilogrammi 9,5 di carbon fossile, in Germania secondo un calcolo recente che abbiamo sott'occhio, bastano meno di 8 chilogrammi. Sicchè le ferrovie italiane non solo lo pagano a prezzo più alto, ma devono eziandio consumarne di più. Le nostre locomotive percorrono più di 55 milioni di chilometri l'anno, onde il maggior consumo d'un chilogrammo e mezzo porta un aumento di 82,000 tonnellate di carbone. E la maggior difficoltà d'esercizio, di cui questo non è che un sintomo, aumenta naturalmente parecchie altre categorie di spese.

« Passiamo ad altro; facciamo un piccolo conto anche per le traverse. Jacqmin, nella Relazione circa il materiale ferroviario presentata all'Esposizione universale del 1878, calcola che la manutenzione delle ferrovie francesi chiede annualmente 93 traverse per chilometro di binario. Egual cifra a un dipresso dà il Westermayer per l'Austria-Ungheria e per la Germania. Adunque per i nostri 9,000 chilometri di binario possiam valutare occorrano 837,000 traverse che formano circa 80,000 metri cubi. Le ferrovie tedesche ed austriache possono avere questo materiale a circa lire 25 di meno per metro cubo di quello che costa alle nostre. Ecco un altro aggravio di due milioni.

« Altrettanto è a dire dei ferri e del materiale mobile.

« Ma, ci occorse qualche volta d'udire, da noi costa però meno la mano d'opera. È proprio vero? Lo concediamo quanto all'Inghilterra e alla Francia sebbene ci manchino dati precisi; ma certo non è così *quanto alle ferrovie* in confronto cogli altri paesi. Sulla rete governativa prussiana con movimento tanto superiore al nostro la spesa per stipendi, mercedi, ecc., ascende a lire 10,318 al chilometro; da noi si spendono 78 milioni e mezzo per le tre grandi reti di chilometri 8,569 ossia lire 9,160 per chilometro; ma se per tener conto del diverso traffico poniamo tale spesa in rapporto al prodotto lordo, troviamo che per 100,000 lire di questo la spesa per salari, ecc., sale da noi a lire 39,000 e in Prussia a lire 34,300. Sulle ferrovie bavaresi si spende lire 7,400 al chilometro e lire 38,884 per ogni lire 100,000 di prodotto lordo; sulle alsaziano-lorenesi lire 10,997 per chilometro e lire 36,023 per ogni lire 100,000 di prodotto lordo. Sulla rete governativa belga (1880) lire 14,790 per chilometro e lire 35,140 per ogni lire 100 mila di prodotto lordo.

« Tutto ciò spiega perchè l'esercizio in Italia risulti più costoso che negli altri paesi. Per il solo fatto che non abbiamo in casa nè le materie prime nè gli elementi dell'industria ferroviaria, noi spendiamo almeno 16-18 milioni di più di quanto spendono le ferrovie estere; differenza che basterebbe da sola per ridurre la percentuale d'esercizio inferiore al 55 per cento e per consentirci un ribasso di tariffe notevolissimo.

« Se non che, quando si parla di difficoltà d'esercizio avviene spesso di sentirsi contrapporre la Svizzera; la quale, nonostante abbia tante linee in pendenza, esercita al 52 per cento del prodotto lordo. Dal nostro punto di vista la risposta è facilissima. Essa (1882) riscuote per tonnellate di merce lire 5.68 ed ha percorrenza media di 44 chilometri, quindi la tariffa media elevatissima di 10 centesimi e mezzo per chilometro. Qual meraviglia che le avanzi prodotto netto rimarchevole? Poi v'ha un'altra riflessione da

fare e ce la suggerisce la legge svizzera del 29 dicembre 1883. Perchè tutto quel rigore contro le contabilità ferroviarie riguardo alle spese di primo impianto? Evidentemente per l'abuso invalso presso tutte le Amministrazioni di inscrivere al conto capitale troppe spese che devono pesare sullo esercizio e che nell'eventualità del riscatto graverebbero l'erario di un onere assai superiore al valore delle linee. In cotal guisa non è difficile d'ottenere coefficienti d'esercizio, quali fa comodo averli.

« Del resto la stessa Svizzera ha traffico più intenso del nostro.

« Pertanto, venendo oramai a concludere, se, come vedemmo, le ferrovie estere, in condizioni d'esercizio molto migliori delle nostre, usano ogni cautela nell'arrischiarsi per la via dei ribassi, dovremo noi avventurarci in essa meno pensatamente? Nè tanta prudenza riscontrasi solamente nell'Inghilterra e nella Francia; potrebbe dirsi che sono Società e temono di perdere nella loro avida speculazione. Ma ricordiamo la storia recentissima della Prussia, coll'esercizio governativo, che deve rassicurare gli animi anche dei più circospetti, non occorre aggiungere, e di coloro che ne invocano l'esempio ad ogni istante.

« Il 21 marzo 1884 il signor Stumm, presentando alla Camera dei Signori il rapporto sulle provviste e sui lavori ferroviari per l'anno precedente, chiese al Ministro dei lavori pubblici, che volesse applicare gli avanzi del prodotto netto a diminuire le tariffe; giacchè l'interesse attuale del 5·19 per cento era sì alto rispetto agli altri paesi da non potersi ragionevolmente sostenerlo. E il ministro Maybach risponde ch'egli ha tutte le intenzioni d'agevolare i commerci, ma che ogni minimo passo in tal senso può portare perdite di migliaia e di milioni di marchi, che non trovano poi compenso se non stentatamente, massime di fronte alle sempre nuove esigenze che il pubblico manifesta in tutte le parti del servizio ferroviario. Noi dobbiamo, sono sue parole, attendere previdentemente per assicurare che le ferrovie producano l'interesse pieno del capitale e il suo pieno ammortamento.

« Questo dice il ministro d'un'azienda governativa in un paese dove l'esercizio trova le condizioni più favorevoli; e dovrebbe servire d'avvertimento a coloro che s'aspettano tutti i ribassi dall'esercizio di Stato. Il Ministro italiano che volesse conchiudere affermando l'eguale principio, si troverebbe costretto per la prima cosa ad elevare almeno al doppio tutte le nostre tariffe, dalle quali, come s'è visto, otteniamo rimunerazione di poco superiore al 2 0[0 ».

E qui termina la diligente e studiosa monografia dell'avv. Rigoletti, il quale, prefissosi a principale scopo della sua opera di dare un'idea generale del nuovo sistema tariffario sulle ferrovie, non si curò di ricordare molti altri argomenti ancora i quali valgono a dimostrare, essenzialmente dopo le modificazioni introdotte nella legge durante la discussione alla Camera, degno di plauso il lungo e non facile lavoro di riforma.

Accenneremo noi di passaggio, dacchè se ne presenta l'opportunità, uno dei meriti speciali che, a nostro avviso, presentano le nuove tariffe. Vogliamo alludere alla loro uniformità per tutte le linee.

È noto infatti come già da anni il pubblico e le rappresentanze commerciali avessero manifestato il desiderio di avere delle tariffe più semplici ed uniformi. E tale bisogno era tanto più sentito inquantochè, conseguita l'unità politica e amministrativa, più non sussistevano le cause che avevano originato i molteplici e disparati regimi ferroviari.

Le tre grandi Amministrazioni ferroviarie, ben lungi dal riuscire a coordinare tra loro i propri sistemi, stentavano anzi ad organizzarsi ciascuna nella propria compagine, per la difficoltà incontrata nel dover fondere insieme i vari ordinamenti che ciascuna aveva dovuto assimilarsi. E si era giunti a tal segno che, mentre nel 1872 erasi creato un servizio cumulativo almeno mediocre se non buono fra le reti, anche questo a poco a poco si andava sconnettendo, fino a cadere nella quasi totale dissoluzione d'oggidì.

Di tal maniera la varietà delle tariffe s'accrebbe ognor più; ed oggi vi sono differenti disposizioni nelle condizioni dei trasporti, differenti nei prezzi, differenti nei metodi di applicazione. Per le merci in particolare, ogni rete ha la sua nomenclatura e classificazione. L'Alta Italia ammette di regola la differenzialità nei prezzi col crescere delle distanze; le altre due Amministrazioni non l'accordano che in via d'eccezione. Inoltre ogni rete funziona da sè e non si computa l'intera percorrenza che la merce fa nel Regno, sì quella percorsa su di ogni rete. Dove quindi una spedizione che percorre 700 chilometri meriterebbe d'essere favorita con ribasso corrispondente, avviene invece che effettuandone essa 400 soli su una rete, 300 sull'altra, ottiene ribasso minore su entrambe. Nè danno men grave è l'altro, che impedisce alle stazioni dell'Italia centrale di godere dei prezzi differenziali, solo perchè lontane pochi chilometri dalla rete dell'Alta Italia, quasi fossero in paese straniero.

Ora come si poteva rimediare a questo stato di cose senza unificare le varie tariffe? Dal concetto dell'unificazione non poteva andare disgiunto quello della semplificazione delle tariffe. E questa duplice riforma non era attuabile fino a che non si toglievano le barriere da rete a rete. Apparisce manifesto, ad esempio, che non sarebbe mai applicabile il cumulo delle distanze per tutto il tratto da Foggia a Milano fino a tanto che nella rete Meridionale e in quella dell'Alta Italia fossero in vigore tariffe diverse.

D'onde necessità imprescindibile che il concetto della unificazione si facesse strada e alla fine la vincesse. Concorse a darvi l'ultima spinta il nuovo Codice di commercio che costringeva le Amministrazioni ferroviarie a mettere in armonia con esso le disposizioni regolatrici de' trasporti.

Il merito d'aver proposto l'ardita innovazione spetta all'on. Baccarini, che la introdusse nel suo progetto del maggio 1883, e il suo successore, l'on. Genala, non fece qui che riprenderne l'opera lasciata in sospeso e con pochi ritocchi allegò le tariffe stesse al proprio disegno di legge per il riordinamento delle strade ferrate.

E prima di finire vogliamo ancora notare che, se accadrà per avventura che abbiasi coll'avvenire a scorgere difetti e lacune nel nuovo sistema di tariffe, il Governo si è riservato, come altra volta abbiamo visto, gli opportuni mezzi per potere, da parte sua, far quanto sarà richiesto dal progresso dei nostri commerci e delle nostre industrie.

FERROVIE SARDE

La *Gazzetta Ufficiale* del 30 marzo ha pubblicato la seguente legge del 22 stesso mese, controfirmata dai ministri Genala, Magliani e Pessina:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all' industria privata la concessione della costruzione e dello esercizio, a spese, rischio e pericolo del concessionario, delle seguenti linee di strade ferrate da costruirsi a sezione ridotta nell' isola di Sardegna, cioè:

1. Da Cagliari a Isili;
2. » Macomer a Nuoro;
3. » Macomer a Bosa;
4. » Monti a Tempio;
5. » Sassari a Alghero;
6. » Ozieri a Chilivanni;
7. » Isili a Sorgono:
8. » Iglesias a Monteponi;
9. » Tortolì-Lanusei al punto d' incontro colla linea Cagliari-Sorgono;
10. » Ozieri al punto d' incontro con la linea Macomer-Nuoro.

Art. 2. La costruzione delle linee è ripartita in tre periodi di quattro anni ciascuno, che cominceranno a decorrere dalla pubblicazione della presente legge.

Sono comprese nel primo periodo le linee:

1. Cagliari-Isili;
2. Macomer-Nuoro;
3. Macomer-Bosa;
4. Monti-Tempio.

Nel secondo le linee:

1. Sassari-Alghero;
2. Ozieri-Chilivanni;
3. Isili-Sorgono:
4. Iglesias-Monteponi.

Nel terzo le linee:

1. Da Tortolì al punto d' incontro colla linea Cagliari-Sorgono;
2. Da Ozieri al punto d' incontro della Macomer-Nuoro.

La concessione avrà una durata non minore di 60 anni. Se venisse accordata alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, la sua durata dovrà corrispondere a quella della vigente concessione della Compagnia stessa.

Art. 3. La concessione di dette linee sarà fatta sotto la osservanza delle disposizioni della legge sui lavori pubblici, e nell' atto di concessione saranno determinati il tipo e la misura dello scartamento, i limiti di pendenza, i raggi delle curve, non che ogni altra modalità di costruzione e di esercizio delle linee stesse.

La linea Iglesias-Monteponi potrà essere costruita a sezione ordinaria.

Art. 4. In corrispettivo delle spese di costruzione e di quelle di esercizio potrà essere accordata al concessionario, e per tutta la durata della concessione, un' annuale sovvenzione chilometrica non maggiore di L. 10,500.

I prodotti delle linee concesse saranno devoluti per intero al concessionario sino all' ammontare di L. 2,000 per chilometro. Oltre questo limite la maggior somma di prodotto lordo sarà ripartita nella misura del 60 per cento al concessionario e del 40 per cento allo Stato.

La sovvenzione decorrerà dal giorno in cui una linea o tronco di linea verrà, dietro autorizzazione del Governo, regolarmente aperta al pubblico servizio.

Essa verrà applicata alla lunghezza effettiva delle linee misurata sull' asse del binario di corsa, e da computarsi dalla centrale del fabbricato viaggiatori delle stazioni da cui le linee si dipartono, sino alla estremità dei binari di servizio delle stazioni che ne costituiscono il termine.

Art. 5. Le provincie interessate contribuiranno una somma eguale a un decimo della spesa di costruzione. Questo contributo non potrà in ogni caso eccedere la somma di L. 14,000 per ogni chilometro aperto all' esercizio e sovvenzionato dallo Stato, giusta il disposto del precedente articolo.

Tale contributo sarà devoluto allo Stato e versato nelle Casse erariali in dieci anni ed in dieci rate eguali senza interessi, a cominciare dal giorno in cui ciascuna linea sarà aperta al pubblico esercizio.

Per il pagamento saranno accordate alle provincie della Sardegna le stesse facilitazioni che fossero concesse alle provincie del continente per agevolare ad esse il modo di procurarsi i fondi necessari al pagamento del loro contributo.

Art. 6. Alla concessione delle ferrovie contemplate dalla presente legge, saranno applicabili le disposizioni degli arcoli 5 e 6 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

I giornali di Roma hanno annunciato, in questi giorni essere stata firmato dai concessionari delle reti Mediterranea e Adriatica il compromesso che approva le modificazioni votate dalla Camera dei deputati, e ne dedussero che il Governo aveva mancato di quel dovuto riguardo al Senato, non presuponendo neppure che questo possa votare alcuna modificazione.

Noi siamo in grado di dichiarare che nessun compromesso è stato firmato e che, di più, i detti rappresentanti non si sono peranco trovati nei giorni scorsi in Roma.

><

Possiamo assicurare non essere esatto, che il Ministero dei lavori pubblici abbia emanato circolari alle Amministrazioni ferroviarie per limitare le forniture degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio, come da taluno è stato affermato.

Le forniture vennero e vengono sempre fatte secondo i bisogni normali dell' esercizio, e tale sistema viene continuato perchè richiesto dalla natura dei patti contrattuali stabiliti nelle Convenzioni.

><

La notizia pubblicata da qualche giornale circa la nomina della Commissione pel riparto del personale fra le due reti Mediterranea e Adriatica è del tutto insussistente. Tale Commissione non può essere nominata che per decreto Reale, ed allora quando la legge avrà ottenuta l' approvazione da ambidue i rami del Parlamento. Cadono pertanto tutte le considerazioni e le deduzioni fatte riguardo alle intenzioni ed al programma di tale Commissione. Quello che è certo si è, e noi possiamo affermarlo, che le tre Amministrazioni ferroviarie stanno studiando il modo di poter regolare il passaggio, dall' esercizio attuale a quello delle due sole reti continentali, senza scosse nè conseguenze di sorta.

><

Come abbiamo fatto presentire in un precedente numero, ai primi del prossimo giugno avrà luogo la

inaugurazione del tronco ferroviario Colico-Sondrio coll' intervento dell' on. Ministro dei lavori pubblici.

><

Le conferenze che hanno avuto luogo in questi ultimi giorni fra i delegati delle ferrovie italiane, svizzere, germaniche ed austro-ungariche avevano per oggetto, quella periodica trimestrale di Venezia, la soluzione di reclami in materia litigiosa, e quella di Roma, la discussione sopra un progetto di disposizioni regolamentari verso il pubblico e di una convenzione fra le Amministrazioni delle suddette ferrovie, pei servizi cumulativi internazionali.

Nelle riunioni tenutesi in Roma dai rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie interessate nel servizio italo-germanico, i delegati italiani non poterono prendere impegni di sorta sui provvedimenti da adottarsi, in vista della prossima applicazione delle Convenzioni, per la quale causa anche il Governo ha creduto di non prendere impegni oltre il 1° luglio p. v. Però è bene si sappia che, tutto ciò che riflette le tariffe internazionali, non ha rapporto alcuno colle tariffe allegate alle Convenzioni. Le due Società accetteranno lo stato di fatto, salvo a stabilire, dietro approvazione del Ministero, nuove convenzioni meglio rispondenti ai bisogni del nostro commercio e in armonia col nuovo ordinamento ferroviario.

><

L' on. senatore Saracco ha ultimata in questi giorni la sua relazione, la quale probabilmente verrà letta il 10 corr. all' Ufficio centrale del Senato, onde col giorno 15 possa incominciare la pubblica discussione.

Sappiamo che l' on. relatore, il quale in nessuna evenienza ha mancato di censurare il Governo allorquando reputava che dalle opere di questo potesse derivare danno al Paese, dimostrerà i grandi vantaggi che al nostro commercio deriveranno dall' applicazione dei nuovi contratti di esercizio. Cadono con ciò le notizie, pubblicate su qualche foglio, di condizioni imposte dall' on. Saracco al Ministero, giacchè questi propugna e difende le Convenzioni per i vantaggi intrinseci di esse.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell' Alta Italia, esclusi quelli della navigazione sul lago di Garda, raggiunsero nel mese di febbraio 1885 la somma totale di L. 8,670,693.38, il che corrisponde a L. 2,206.84 al chilometro, mentre nel febbraio 1884 ascesero a L. 9,045,478.32, cioè lire 2,394.25 al chilometro; si ebbe quindi nel febbraio 1885 una diminuzione di L. 374,784.94 sulla somma totale e di L. 187.41 nel prodotto chilometrico. I chilometri in esercizio nel febbraio 1885 erano 3929, mentre nello stesso mese del 1884 erano soltanto 3778.

I prodotti lordi poi dal 1° gennaio a tutto febbraio 1885 furono di L. 17,638,312.43, cioè di L, 4,489.26 per chilometro, mentre nell' eguale periodo del 1884 ascesero a L. 18,143,963.69, ossia L. 4,802.53 al chilometro; per cui si ebbe una diminuzione di L. 505,651.26 nei prodotti totali, e di L. 313.27 nel prodotto chilometrico, tenuta sempre ferma l' accennata differenza dei chilometri in esercizio.

La notevole diminuzione dei prodotti non solo nella ragione chilometrica, ma ancora nella loro somma totale, oltrechè all' apertura di nuove linee, le quali, come al solito, riescono da principio poco proficue, devesi senza dubbio anche attribuire al generale ristagno degli affari ed alla dura crisi che attraversano, si può dire in tutta Europa, l' agricoltura, l' industria ed il commercio.

><

Il Ministero dei lavori pubblici, essendo intenzionato di far discutere in apposite conferenze la questione della unificazione delle modalità e dimensioni del materiale mobile per le ferrovie secondarie, ha dato incarico al R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, comm. G. Bussi, di preparare il programma delle materie da trattarsi in tali conferenze.

Ci è noto a questo proposito che quel funzionario ha già preparato uno schema di programma, che ha comunicato ai rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per le loro osservazioni.

><

Ci scrivono da Acqui che il Comitato per gli studii della variante alla linea Genova-Ovada-Asti, pel tratto fra Acqui e Nizza Monferrato, ha fatto viva istanza al Ministero dei lavori pubblici, perchè nel giudicare del tracciato della linea venga data la preferenza a quello della variante per Val Medrio e Val Cervino patrocinata dal detto Comitato, il quale ha all' uopo presentato al Ministero opportuni studii di confronto fra il tracciato da esso sostenuto e quello di Bogliona.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che in linea tecnica sia ammissibile il progetto, studiato dall' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia, concernente i lavori da eseguirsi nella stazione di Ferrara, per adattarla all' innesto delle nuove linee ferroviarie Ferrara-Ravenna-Rimini e Ferrara-Suzzara.

La spesa all' uopo preventivata ammonta a lire 296,000, ed i lavori compresi in progetto sono:

1. demolizione dell' attuale rimessa locomotive e costruzione di una nuova rimessa;
2. costruzione di un alloggio ad uso del personale della trazione;
3. demolizione e ricostruzione di latrine isolate;
4. costruzione di un rifornitore capace di 100 m. c. con condotta d' acqua;
5. riduzione dell'attuale rifornitore a locali di scaldapiedi e dormitorio dei conduttori;
6. modificazioni ad una delle ali del fabbricato pei viaggiatori;
7. ampliamento del magazzeno per le merci;
8. costruzione di tre nuovi marciapiedi;
9. costruzione di nuovi binari per la lunghezza circa di 2 chilometri;
10. impianto di 9 scambi semplici; di 9 piattaforme del diametro di m. 4.50; di una piattaforma di metri 5.50 e di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici con suo recente decreto ha autorizzato la Società Civile Mineraria Appennina, ad eseguire gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto di un tronco di ferrovia a sezione ridotta dalla Miniera di lignite in Morgnano alla linea in esercizio Roma-Ancona nella stazione di Spoleto, o nel punto di scambio che va ad impiantarsi per esigenze militari al Km. 5. da Spoleto verso Terni.

><

È a nostra notizia che la Deputazione provinciale di Verona, facendosi eco dei voti e dei reclami di tutti gli interessati, si è rivolta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici pregandolo di prendere una decisione sollecita in ordine alla questione del tracciato della linea Bologna-Verona, nel tratto compreso fra Ostiglia e Verona.

Come è noto in questo tratto, due distinti tracciati si contendono la preferenza, quello cioè del progetto primitivo studiato dall'ing. Minarelli, già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quello per Sanguineto, Bovolone e San Giovanni di Lupatoto, fatto studiare all' ing. on. F. Gabelli da apposito Comitato costituitosi in Verona.

La predetta Deputazione domanda inoltre, che qualunque sia per essere il giudizio sulla variante proposta al tracciato fra Ostiglia e Verona, voglia la R. Amministrazione dei lavori pubblici stabilire e dichiarare l'assoluta preferibilità di una grande stazione a Verona (Porta Nuova), preferibilità riconosciuta anche da entrambi i progettisti, a cui si devono i due tracciati pei quali fu invocata ed attendesi ansiosamente la decisione governativa.

><

Ci consta che l' Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, a causa del grande traffico esistente sulla linea Torino-Savona, ha riconosciuta la urgente necessità di prolungare i binari principali della stazione di Sommariva del Bosco (linea Carmagnola-Brà) onde poter effettuare nella medesima l'incrociamento di almeno due treni-merci, i quali, contando da 40 a 60 veicoli, non possono ora incrociare in detta stazione coi treni passeggeri, e sono perciò obbligati a lunghe manovre per rendere liberi i binari del servizio viaggiatori.

><

Ci si informa che, a causa di nuove insistenze dei commercianti di Carmagnola, la predetta Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia sta esaminando quali altri provvedimenti possano ancora essere necessari per quella stazione ferroviaria, onde dare piena soddisfazione alle richieste dei commercianti medesimi.

><

Sappiamo che la rappresentanza della Società anonima concessionaria della ferrovia da Santhià a Biella, prendendo occasione dalla recente agitazione per indurre il Governo a scegliere piuttosto una che l'altra delle due linee progettate pel raccordamento di Torino al Gottardo, quella cioè denominata Prealpina e quella da Santhià a Sesto Calende, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici perchè, qualora prevalga il concetto di dare la preferenza alla prima delle due linee suindicate e ne sia deliberata la costruzione, voglia tener conto dei legittimi interessi della Società concessionaria della ferrovia da Santhià a Biella, i quali sarebbero gravemente pregiudicati ed in modo irreparabile, imperocchè il commercio biellese verrebbe a suddividersi fra due linee con grande scapito di entrambe.

><

Ci scrivono da Cuneo che quell'ingegnere capo del Genio civile ha ripresentati, colle modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, i progetti del terzo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra il rivo Morrecco e la stazione di Trappa.

Di questi progetti l' uno considera la stazione di Garessio a sponda sinistra del Tanaro; e l' altro la stazione medesima a destra.

><

Fra i provvedimenti escogitati per agevolare il servizio passeggeri al golfo degli Aranci, eravi pure quello riferibile all' acquisto a bordo dei biglietti di viaggiatori sui piroscafi. Ci consta però che la Società di Navigazione generale ha dichiarato di non poter attuare un tale temperamento, la cui adozione presenta serie difficoltà amministrative.

><

Allo scopo che il servizio delle tramvie a vapore si svolgesse più sicuro e con le debite cautele nel pubblico interesse e per quanto riguarda specialmente l' incolumità dei cittadini, il Ministero dei lavori pubblici invitava or non è guari con sua circolare i signori prefetti delle Provincie, gli ingegneri capi del Genio civile ed i R. Commissari tecnici per l'esercizio delle strade ferrate del Regno, a voler intimare ai concessionari di tramvie di munire le linee da essi esercitate di apposito filo telegrafico.

Siamo ora lieti di constatare che in seguito alle pratiche e disposizioni fatte dalle Prefetture interessate e dal R. Commissario per l' esercizio delle ferrovie dell' Alta Italia onde gli intendimenti del Ministero avessero il loro pieno effetto, l' impianto della linea telegrafica su buona parte delle tramvie in esercizio nell' Alta Italia è oramai un fatto compiuto; su parecchie altre la linea è in corso di costruzione, e per alcune poche infine sono a buon punto le pratiche opportune fra il concessionario e l' Amministrazione governativa dei telegrafi per la loro esecuzione.

><

Con riserva di darne nel prossimo numero le consuete informazioni tecniche, annunziamo intanto la presentanzione fatta al Ministero dei lavori pubblici del progetto di appalto del tronco da Conselice a Massalombarda della ferrovia Lavezzola-Lugo.

La lunghezza del tronco è di m. 8968 e l'importo dei relativi lavori di costruzione è valutato di lire 1.453,000. Di queste L. 1.040.000 rappresentano l'ammontare di appalto e L. 413.000 la somma a disposizione dell' Amministrazione.

><

I lavori di riparazione sul tratto interrotto fra Deiva e Moneglia della linea Genova-Spezia, sono spinti colla maggior alacrità possibile. Lo sgombro dei massi e della terra può dirsi completamente effettuato. Anche la centinatura delle gallerie guastate e di quelle provvisorie viene fatta colla massima sollecitudine. Il lavoro è sempre stato continuato, stante l'urgenza di provvedere al pronto riattamento della linea ferroviaria.

Salvo difficoltà impreviste, il servizio ferroviario potrà essere ripreso verso la metà del corrente mese.

I lavori ora eseguiti serviranno soltanto a garantire il passaggio dei treni, e quindi tutte le armature resteranno a posto fino alla completa sistemazione delle opere murarie.

><

Quanto prima l'Amministrazione dell'Alta Italia, aprirà appalti pei seguenti lavori ed acquisti:

Ricostruzione dei pavimenti in asfalto del fabbricato

Passeggieri a Torino (L. 30,000); riparazioni alla tettoia *Passeggieri*, di Genova (L. 30,000); ricostruzione della rimessa locomotive, bruciata a Savona (L. 35,000); impianto d'un rifornitore a Sarzana (L. 21,000).

Acquisto di 720 tonnellate d'olio d'oliva - id. cuori d'acciaio per L. 150,000.

Il Consiglio, ha nella ultima sua seduta decretato le seguenti forniture:

Alla Ditta Tassara, una fornitura di molle d'acciaio per L. 30,000 - alle Ditte Raggio, De-Micheli e Fischer, la fornitura complessiva di tonn. 86,000 mattonelle - alla Ditta attuale, la continuazione del servizio *buffet* ad Alessandria.

Inoltre ha approvato i seguenti contratti colle Ditte:

Cirio, per nolo di 400 carri - Scarniglia, per concessione d'un binario a Genova - Grondona, per fornitura d'una tenda metallica a Corniglia - Raggio e Comp., Pozzi, Raffinoni, Cantoni e Pirelli, per forniture diverse - Fava, Bendinelli, Ferrari, Renguber, Ligozzi, Fanelli, Bresciani, Poli, Furioli, Donini, Mayer, Bertolasi, Leoni e Righettini, per servizi di scalo alle stazioni lacuali del Garda - Sforni e Roncallo, per trasporti a domicilio di Parma e Porto Maurizio - Ferrari, per servizi bastagi a Bologna e Firenze - Remotti, Carpaneto, Valery, Leoni, Dollagri, Pellerano e Rivera, per affitti diversi di terreni e locali - Corazza, per spaccio privative a Genova - Langazzi, Menotti e Sobrero, per esercizio librerie nelle stazioni di Oneglia, Spezia e Busalla - Agati, pel Caffè della stazione di Avenza - Giuliani, per raccolta materie di rifiuto alla stazione di Cuneo - Nobel e Grattoni, per concessione d'unire con filo telefonico i propri Stabilimenti alle stazioni d'Avigliana e Collegno - Lepetit, Dolfus e Masè, per facilitazioni di trasporti legni coloranti, e per trasporti di ghiaia ».

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto opere completamento tronco Croselle di Marano alla Nazion Sannitica della strada provinciale di 1ª serie n. 12 (Foggia);

Id. variante primo tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 37 (Benevento);

Id. correzione risvolte tra Boscolungo e ponte Sertaione strada nazionale n. 22 (Firenze);

Id. costruzione galleria artificiale sulla ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma;

Piano generale stazione definitiva di Laveno ferrovia Como-Laveno;

Progetto definitivo ricostruzione ponte sul torrente Boasco (Sondrio);

Id. consolidamento trincea della stazione di Monselice (linea Legnago-Monselice);

Progetti sistemazione due tratti tronco Drizzasco-Luino strada provinciale n. 107 (Como);

Progetto sistemazione strada nazionale n. 46 presso il villaggio di Scopoli (Perugia);

Andamento generale strada n. 22 scorrente in provincia di Arezzo;

Id. id. id. n. 201 del Turano (Perugia);

Id. id. strada provinciale n. 90 (Catanzaro);

Progetto di un condotto fognatore nel porto di Genova;

Id. lavori da eseguire nel 1885 per difese a destra e sinistra di Brenta (Vicenza);

Id per lavoro di escavo tronco estremo canale Revedoli, Grisolera (Venezia);

Id. per una variante nei lavori in corso per ampliamento del porto di Cagliari;

Id. rialzo e ingrosso due tronchi di banca sinistra di Adige, Barbona (Padova);

Id. di riparazione alla difesa del froldo Corticelli, destra di Samoggia, in comune di Crespellano (Bologna);

Id. per ributto argine e costruzione banca sinistra di Po alla Marezzana Schiappa, in comune di Polesella (Rovigo).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di lavori di sistemazione del derivatore principale di colmata a sinistra del Volturno;

Id. d'appalto per lo costruzione d'un ponte in ferro sul Po presso Cremona, in servizio della strada provinciale Cremona-Piacenza;

Id. d'appalto per la fornitura di traverse ed altri legnami pel tronco Faenza-Foguano, della ferrovia Faenza-Firenze;

Id. d'appalto per la costruzione del tronco Argenta-Bastia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Id. per la costruzione della stazione ferroviaria in Manfredonia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Castellamare-Cancello. — Il 3 corr. ebbero luogo a cura della Società delle Strade ferrate Meridionali concessionaria della linea Castellamare-Cancello e diramazione di Gragnano, le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche per ponti, messe in opera lungo la predetta linea e sua diramazione, e della quale fu chiesta al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione onde poterla aprire all'esercizio.

In ordine a tale apertura, sappiamo che essa, per aderire alle istanze del comune di Gragnano, anzichè il giorno 15 avrà luogo il 26 di aprile, per dar tempo al comune stesso di compiere la strada rotabile che dall'abitato di Gragnano dovrà portare alla stazione ferroviaria omonima.

Ferrovia Amalfi-Cava. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una delle sue ultime adunanze, ha preso in esame il progetto di massima studiato dagli ingegneri Sizzi ed Amato per la ferrovia Amalfitana da Amalfi a Cava, ed ha ritenuto che il progetto possa servire di base preliminare per la costituzione di un consorzio e per uno studio più particolareggiato.

Giusta il progetto medesimo la lunghezza della linea sarebbe di m. 13,600 ed i relativi lavori sarebbero complessivamente valutati in L. 5,800,000 ossia a poco più di lire 435,000 a chilometro di strada.

Ferrovia Brescia-Iseo. — Leggesi nella *Provincia di Brescia*:

Ci siamo recati a visitare i lavori della Brescia-Iseo, e vi siamo andati colla prevenzione di dover dare ragione a coloro che spacciano per positivo non esser possibile aprire questa linea prima del prossimo autunno stante la entità dei lavori da compiersi.

Passammo invece di sorpresa in sorpresa rilevando come le opere di maggiore importanza siano tutte al completo. Dalla Mandolossa ad Iseo il tronco è interamente ultimato, i binari a posto, le stazioni non mancanti che del mobilio. In questo tratto si sta ora lavorando per la sistemazione dei fossi di scolo delle acque e l'impianto di robinie lungo l'argine; ma sono operazioni di poca importanza e possibili anche a linea aperta. Da Brescia alla Mandolossa in venti giorni al più tardi, si può prevedere che la linea sarà ultimata.

È su questo tratto che oggi i lavori si spingono colla massima alacrità, e non dubitiamo saranno in breve compiuti essendo i meno difficoltosi.

Ferrovia di Vallelunga. — Apprendiamo da un telegramma all'*Agencia Stefani* che il 4 corrente venne perforato il nucleo centrale della grande galleria di Marianopoli sulla ferrovia di Vallelunga in Sicilia, la quale galleria misura 6489 metri.

Sperasi di potere nel prossimo giugno attivare la comunicazione diretta fra Palermo e Catania.

Ferrovia Borgo S. Donnino-Cremona. — Scrivono da Parma alla *Gazzetta di Torino*:

Colla legge del 1879 fu già stabilito il tronco ferroviario Borgo S. Donnino-Fornovo-Taro che si diramerà dalla linea Parma-Spezia. Questo tronco rimarrebbe quasi passivo se non fosse raccordato con una linea di importanza. Ed a conseguire lo scopo si costituì ora un Consorzio per la costruzione del tronco Borgo S. Donnino-Cremona, con ponte a travate metalliche sul Po fra Cremona e Polesine. La spesa del ponte, secondo il progetto di massima, ammonterà a 2,200,000 lire, ed in complesso per tutta la linea la spesa ascenderà a circa 6 milioni.

Ferrovia di Valle Camonica. — Leggesi nella *Provincia di Brescia:*

Sappiamo che l'on. Deputazione provinciale ha deliberato di aggiungere agli oggetti posti all' ordine del giorno per le prossime sedute del Consiglio, la proposta di domandare al Governo la concessione della ferrovia di Valle Camonica fino ad Edolo, approfittando delle facilitazioni fatte dalla legge sulle Convenzioni ferroviarie ora pendente al Senato.

Siamo lieti che sia resa in tal guisa prossima la felice soluzione della vecchia quistione di questa importante ferrovia.

Ferrovie di quarta categoria. — La Deputazione provinciale di Pesaro ed Urbino ha insistito presso il Ministro dei lavori pubblici per ottenere che nei 1000 chilometri di ferrovie della quarta categoria di cui si chiede l' autorizzazione col nuovo disegno di legge già approvato dalla Camera, per le nuove Convenzioni ferroviarie, siano comprese le seguenti linee d'interesse provinciale cioè: 1. Da Sinigaglia a Serra Sant' Abbondio; 2. Da Pesaro a Macerata Feltria; 3. Da Monte S. Pietro a Lama Selci.

La nuova Società della rete mediterranea. — Il 30 marzo, nelle sale del Consiglio della Banca Generale di Milano, si tenne una riunione dei firmatari e promotori della Società di esercizio ferroviario per la rete Mediterranea.

Il Comitato dei firmatari e promotori si compone di 8 persone, delle quali due erano rappresentate per delegazione alla seduta stessa.

A questa seduta assistevano pure, come interessati, due rappresentanti dell' alta Banca Germanica e Svizzera.

Lo scopo vero della riunione è stato quello di preparare, per invito fattone dal Governo, gli statuti sociali.

Sta in fatto, ciò che del resto non fu mai seriamente posto in dubbio, che per la sede della Società fu proposta ed accettata Milano.

Nessuna designazione fu fatta per la composizione del Consiglio d' amministrazione, dovendo il primo Consiglio costituirsi d' accordo col Governo e per conseguenza non si poteva fare nessuna designazione per le varie cariche.

Circa alle disposizioni relative al tempo di assunzione delle linee, e rispetto alla nazionalità dei consiglieri di amministrazione, non si poteva farne oggetto di discussione, perchè già stabilite nel contratto convenzionale.

Altro scopo precipuo della riunione fu quello di dar luogo ad uno scambio di vedute sulla condotta finanziaria dell' intrapresa.

Servizio ferroviario. — *Esposizione d' Anversa.* — In seguito ad accordi presi colle altre Amministrazioni italiane, la Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia ha disposto quanto segue:

Pel viaggio degli invitati, espositori e giurati, nonchè pel trasporto degli oggetti, ecc., destinati all' Esposizione universale d' Anversa, sono da applicarsi le tariffe speciali ridotte, sotto l' osservanza delle norme e condizioni d'uso.

Agli invitati, espositori e giurati, verso presentazione della prescritta carta di riconoscimento, le stazioni rilasciano un biglietto a prezzo ridotto del 30 0[0 per quelle di Modane, Chiasso o Luvino, ove i portatori debbono fornirsi di regolari biglietti per l' ulteriore percorso.

Egualmente le nominate stazioni di Modane, Chiasso o Luvino distribuiscono biglietti colla menzionata riduzione pel *viaggio di ritorno*, contro esibizione della carta di riconoscimento, portante la prescritta dichiarazione che il titolare è intervenuto all' Esposizione di cui trattasi.

Per il percorso da Modane (confine) a Modane (stazione) resta ferma la tassa ordinaria di L. 2.20 per la 1ª classe; L. 1.65 per la 2ª e L. 1.20 per la 3.ª

Per ottenere l' applicazione delle *tariffe speciali* fa d'uopo che le spedizioni degli oggetti, dei prodotti, ecc., siano dirette ad *Anversa-Sud* ed indirizzate esclusivamente al *Delegato per la sezione italiana*, e che, oltre agli ordinari documenti di trasporto, vengano presentate anche le *Note descrittive*, come d' uso.

Tali spedizioni debbono aver luogo da ferrovia a ferrovia ed *in porto affrancato*, e gli speditori debbono rilasciare a titolo di *deposito* una somma da determinarsi come segue:

Per le spedizioni via Modane: in ragione di L. 615 per tonnellata se il trasporto ha luogo a grande velocità, ed in ragione di L. 220 se viene effettuato a piccola velocità;

Per le spedizioni via Chiasso o Luvino: in ragione di lire 250 per tonnellata a grande velocità, e di L. 125 a piccola velocità.

Nuovi viaggi circolari. — Col 1° aprile sono stati istituiti tre nuovi viaggi circolari tra la Francia, l' Italia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna, che toccano le principali città dei cinque paesi e della durata massima di novanta giorni. Similmente da quel giorno sono stati stabiliti sette nuovi viaggi circolari fra i laghi Maggiore, di Como, di Lugano e di Garda.

Servizio cumulativo. — Dal giorno 30 marzo u. s. fu attivato il servizio cumulativo pei trasporti fra la linea Poggibonsi a Colle di Val d' Elsa e la rete delle Ferrovie Romane.

Biglietti circolari. — Il Ministero dei lavori pubblici, in seguito ai molti reclami pervenutigli in questi giorni, ha ordinato che i possessori di biglietti circolari acquistati prima dell' interruzione della linea ferroviaria fra Deiva e Moneglia, possano, dato che loro non convenga servirsi del servizio di trasporto marittimo fra Genova e Spezia, allestito per cura della Direzione delle ferrovie Alta Italia, viaggiare anche per la linea di Bologna senza alcuna sopratassa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*: Il 30 marzo si è radunato nel Palazzo federale di giustizia in Losanna il Tribunale arbitrale incaricato di pronunciarsi sulla contestazione pendente tra la Compagnia del Gottardo e l' impresa del gran *tunnel.* Il *Bund* ricorda in proposito che il 15 aprile dello scorso anno, la Compagnia del Gottardo da una parte, rappresentata dal sig. avv. J. Winkler di Lucerna, e l' impresa Luigi Favre dall' altra, rappresentata dal sig. avv. L. Rambert, di Losanna, avevano conchiuso un accordo in virtù del quale il processo per il regolamento del conto e l' indennità importata all' impresa — pendente davanti il Tribunale e già quasi completamente istrutto —, sarebbe sottoposto alla decisione di un Tribunale arbitramentale eletto dalle parti in causa. Questo Tribunale si compone delle stesse persone che si sono occupate dell' istruttoria del processo davanti il Tribunale federale stesso, ossia il sig. avv. Hauser come presidente, il sig. Broye, giudice federale, ed il sig. Rott, segretario del Tribunale, e gli esperti tecnici allora consultati, ossia i signori Thommen di Vienna, Schlemmer di Parigi, Leische di Stoccarda e Meyer di Losanna.

I quattro punti contestati ancora fra le parti sono: 1° I reclami dell' Impresa per i lavori della parte cattiva del tunnel; 2° Indennizzo generale del ritardo dovuto alla Compagnia; 3° I reclami della Compagnia per le deduzioni convenzionali: 4° Una differenza relativa agli interessi delle anticipazioni fatte per le spese d' impianto dei lavori.

A — La Compagnia domanda che l'Impresa del tunnel sia dichiarata sua debitrice: *a*) delle suddette anticipazioni per l' ammontare di fr. 5,584,084.70, cogli interessi al 5 0[0 dal

1° ottobre 1881, sotto deduzione del prodotto d'allora in poi dei cuponi dei titoli di cauzione; b) fr. 2,765,000 con interessi al 5 0[0 a partire da ciascun fine di mese dell'anno 1881; c) per prestiti fatti all'Impresa per il totale di fr. 500,000 cogli interessi 5 0[0, ossia fr. 200,000 a partire dal 9 giugno, fr. 200,000 a partire dall'8 luglio, e fr. 100,000 a partire dal 9 settembre 1881; il tutto sotto deduzione di un saldo di fr. 513,228 ed interessi che la Compagnia riconosceva all'Impresa per lavori (compresi fr. 315,387 per installazioni dell'assuntore riprese dalla Compagnia).

B — L'Impresa Favre domanda che il Tribunale dichiari la Compagnia debitrice a suo riguardo: di fr. 1,969,000 per le spese della parte cattiva del tunnel con interessi al 5 0[0 dal 1° gennaio 1882: b) di fr. 11,481,322.50 per indennizzo generale, con interessi 5 0[0 decorrenti dalla medesima data; c) di fr. 513,228 saldo riconosciuto dalla Compagnia, con interessi.

Il tutto sotto deduzione delle anticipazioni della Compagnia per installazioni di fr. 5,584,080 al 5 0[0 (gli interessi non decorrendo che sopra fr. 4,000,000 a partire dal 15 ottobre 1881), non che del prestito di fr. 500,000 fatto dalla Compagnia cogli interessi da questa reclamati.

L'Impresa retrocede alla Compagnia tutti i terreni acquistati a Göschenen per l'impianto.

Tariffe per la ferrovia del Gottardo. — A partire dal 15 aprile sarà attivata una tariffa eccezionale per il trasporto di pietre, gesso macinato, ecc. nel servizio interno della ferrovia del Gottardo e nel servizio diretto colle stazioni delle ferrovie del Nord-Est, dell'Unione Svizzera e del Tössthal.

Ferrovie francesi. — Abbiamo altra volta annunciato che il Ministero dei lavori pubblici della Repubblica francese doveva presentare alla Camera un importante progetto di legge relativo alle ferrovie complementari, non menzionate nella convenzione 1883, ma la cui concessione però venne riservata alle grandi Compagnie.

Ci risulta ora che quel progetto venne effettivamente presentato al Parlamento; e siamo in grado anzi di fornire al proposito più precisi dettagli.

Le nuove linee, che hanno una complessiva estensione di 1,673 chilometri, vengono nel seguente modo ripartite fra le diverse Compagnie:

Chilom. 651 alla Società Parigi-Lione-Mediterraneo; chilom. 406 alla Società delle ferrovie d'Orléans; chilom. 194 alla Compagnia del Mezzogiorno; chilom. 151 e quella dell'Est e chilom. 271 a quella dell'Ovest.

La Compagnia delle ferrovie del Nord non figura in detta ripartizione, perchè essa, fin dal 1883, assunse a proprio carico la costruzione e l'esercizio di tutte le linee della sua regione, le quali erano comprese nel progetto del 1879.

La relazione annessa al disegno di legge di cui ci occupiamo, rileva che, nella scelta delle linee a concedersi, il Ministro dei lavori pubblici ebbe per guida due ordini di considerazioni: l'interesse strategico cioè e l'interesse finanziario. E di fatti non solo venne consultato il Ministro della guerra, ma si diede altresì la preferenza a quelle linee per le quali le città ed i dipartimenti offrivano il loro concorso e con sovvenzione in danaro, o mediante concessione di terreni.

La relazione poi aggiunge ancora che, oltre alle linee comprese nell'attuale progetto, il Ministro sta studiandone altre, le quali dovrebbero, specialmente sul territorio della rete Parigi-Lione, venire costrutte a sistema ridotto, che venne già applicato a quasi tutte le linee concesse coll'odierno disegno di legge alla Compagnia dell'Ovest.

Ferrovia canadiana del Pacifico. — Si annunzia prossima l'apertura della grande linea ferroviaria del Canadà al Pacifico, lunga 2500 miglia inglesi pari a 3250 chilometri.

Notizie Diverse

La nostra industria meccanica e le nostre acque. — Leggiamo nella *Perseveranza*:

« Se l'Esposizione di Torino fu troppo vicina a quella di Milano per aver potuto affermare un nuovo rilevante progresso dell'industria nazionale, ha però servito a far constatare la serietà dei lusinghieri pronostici fatti allora sull'avvenire industriale del nostro paese.

« Queste riflessioni ci venivano suggerite sfogliando gli ultimi numeri del giornale l'*Engineering*, il più accreditato e diffuso periodico tecnico inglese.

« Questo giornale che fin qui non aveva mai dato segno d'aver riscontrato nella produzione meccanica italiana cosa che credesse meritevole d'essere segnalata all'attenzione de' suoi lettori, ha ora preso in serio e dettagliato esame l'importante impianto idraulico eseguito all'Esposizione di Torino dalla Ditta Bosisio Larini Nathan e C. di qui.

« Nei numeri del 6 e del 20 marzo ha dedicato all'illustrazione di questo impianto tre grandi tavole pei disegni d'insieme ed altre pei dettagli, aggiungendovi un articolo in cui sono enumerate le più interessanti particolarità del meccanismo elevatore ed i risultati ottenuti nelle esperienze che furono istituite durante l'Esposizione, all'intento di determinare il coefficiente di rendimento meccanico ed il coefficiente di rendimento in volume d'acqua fornito. Il grande interesse che hanno pel nostro paese le opere che si riferiscono all'idraulica e l'importanza che l'autorevole giornale inglese dà a questo lavoro di una delle principali officine italiane, ci fa certi di non fare cosa ingrata ai lettori riassumendo qui brevemente gli apprezzamenti dell'*Engineering*.

« In seguito alla descrizione generale dell'impianto, nella quale dà le dimensioni degli organi principali dell'apparecchio elevatore, il giornale inglese parla dell'importanza tecnica delle innovazioni introdottevi dalla Ditta costruttrice, fermandosi in special modo sui premistoppa immersi, nei quali scorge un mezzo assai efficace ad aumentare il rendimento, nonchè sugli stantuffi equilibrati che, rendendo nulli gli attriti che deriverebbero dal loro peso, fanno aumentare anch'essi il rendimento meccanico dell'apparecchio e rendono minimo il consumo delle superfici spiegantisi.

« Loda le ampie proporzioni delle valvole e dei passaggi e le casse d'aria secondarie, facendo notare come in questo modo si evitino completamente i colpi che sono compagni quasi inseparabili dei grandi impianti idraulici ad alta pressione. Dopo aver descritta la disposizione delle valvole di scarico dell'aria e delle valvole di sicurezza, parla dettagliatamente del regolatore automatico d'aria d'invenzione del sig. Nathan, che trova ad un tempo semplice, efficace, d'effetto sicuro, ed in tutto superiore a qualsiasi altro apparecchio fino ad ora immaginato per compiere un tale ufficio. In ultimo rende conto dei risultati ottenuti dagli esperimenti istituiti allo scopo di determinare il vero valore tecnico dell'impianto, e, mentre deplora che le condizioni speciali in cui si trovava il motore non permette di ritenere come assolutamente esatti i brillanti risultati che si riferiscono all'utilizzazione della forza, dichiara eccezionali quelli che risguardano il rapporto fra la portata effettiva e la teorica, desunti da accurate ed attendibili osservazioni.

« Quest'articolo dell'*Engineering* e gli ottimi risultati che andiamo ogni giorno ottenendo dalle analisi delle acque provenienti dai nostri strati acquiferi inferiori, ci hanno fatto pensare che in un apparecchio elevatore potrebbesi forse trovare una pronta ed economica soluzione del problema idraulico, che tanto interessa la nostra città. Le pompe di cui ci siamo occupati sono capaci di fornire 1000 metri cubi d'acqua all'ora sollevati all'altezza di 60 metri ».

Scalo marittimo a Spezia. — Dalla R. Prefettura di Genova è stato rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la costruzione di uno scalo marittimo commerciale nel Golfo della Spezia, la cui spesa totale è presunta di L. 1,970,000, delle quali L. 1,820,000 per lavori e provviste da appaltare e L. 150,000 a disposizione del-

l'Amministrazione governativa per direzione e sorveglianza e per lavori diversi.

Le opere principali contemplate in detto progetto sono:

1. Un molo sbarcatoio normale all'andamento della spiaggia che si distacca a ponente della foce del Cappelletto;

2. Un piazzale all'origine di detto molo da ottenersi mediante avanzamento in mare della spiaggia;

3. L'approfondimento di una zona acquea lungo il lato occidentale dello sbarcatoio ed il fronte del piazzale;

4. Un binario di allacciamento del nuovo scalo con la ferrovia ligure.

La bonifica di Napoli. — La sotto-Commissione, delegata dal Consiglio comunale di Napoli per studiare i vari progetti per l'ingrandimento della città, propone l'edificazione dei nuovi quartieri sulle zone a mezza costa che circondano l'attuale fabbricato e negli altipiani superiori.

Per conseguire questo scopo si progettano le opere seguenti: 1. Strada da Ottocalli a Capodimonte per Moiarello con traforo pel tramway al tondo di Capodimonte — 2 Terzo tratto del Corso Vittorio Emanuele — 3. Strada dalla via Tasso a Posillipo solcando la mezza costa — 4. Strade trasversali a mezza costa. Strada dalla Salute all'Arenella. — 5. Strada dalla via Tasso al Vomero presso Belvedere — 6. Rione Vomero-Antignano, con grande rete di strade sull'altipiano della collina — 7. Rione Ottocalli fra la strada del Campo e quella di Capodichino — 8. Rione Ponti-Rossi — 9. Rione Sant'Eframo — 10. Rione Miradois — 11. Rione Materdei — 12. Continuazione del Rione Principe Amedeo sino all'antico tiro a segno — 13. Rione nuovo a Fuorigrotta — 14. Rione ai Bagnoli — 15. Rione Arenaccia tra la strada Garibaldi e la via Arenaccia.

L'attuazione di questo piano richiederebbe, secondo i calcoli degli ingegneri municipali, una spesa di lire 13,217,665.

Illuminazione elettrica di Milano. — È già un anno e mezzo che lavora senza interruzioni in Milano la stazione centrale elettrica. La rete dei fili conduttori ha presentemente una lunghezza di metri 7,100 e la distanza dalla stazione centrale agli edifici illuminati a luce elettrica varia tra 480 e 630 metri. Il 1° gennaio del corrente anno detta stazione alimentava 5530 lampade della forza ognuna da 8 a 16 candele tra cui 2890 nel teatro della Scala, 391 nel teatro Manzoni, 476 nell'Hôtel Continental, e le rimanenti nei diversi caffè principali e nelle case private.

In estate sono accese di giorno e dopo mezzanotte soltanto da 100 a 200 lampade elettriche.

Si devono inoltre aggiungere le lampade del teatro della Scala, le quali sono accese o tutte o soltanto la metà a seconda del bisogno, e in piccolissimo numero; quando non hanno luogo le rappresentazioni.

Tuttavia nè in detto teatro, nè altrove ebbe mai luogo la più piccola interruzione della luce, neppure negli alberghi dove essa ha sostituito non solo le fiamme a gaz, ma anche i lumicini portatili, poichè in ogni stanza si trova una lampada portatile la quale si accende e si spegne premendo un bottone.

La concorrenza della Società Edison ha già prodotto il benefico effetto che la Società del gaz di Milano ha ribassato la sua tariffa da 36 centesimi che era anteriormente a 20.

La stazione centrale ha raggiunto presentemente il massimo grado della sua capacità d'azione e si sta già collocando quattro nuove macchine dinamiche; sicchè il numero di queste da 6 sarà portato tra breve a 10.

Nell'esercizio stesso si sono raggiunti considerevoli risparmi, sicchè il combustibile necessario che era anteriormente di grammi 500 per lampada e per un'ora d'illuminazione, è già ridotto a grammi 350.

Riguardo le tariffe la Società Edison si serve di due sistemi. O gli abbonati pagano un tanto stabilito, a seconda del numero delle lampade, o s'impiegano contatori della corrente elettrica. Il primo sistema è stabilito dai caffè e dai *clubs*, perchè la durata dell'illuminazione elettrica è per loro giornalmente quasi sempre la stessa; essi pagano in media, per ogni lampada della forza di 16 candele, una tassa annuale di 35 lire ed inoltre 4 centesimi per ogni ora di consumo.

Per una sola lampada o. per poche, le quali venissero impiegate raramente o durante poche ore al giorno, la tassa annuale di 35 lire è troppo cara; mentre per alberghi, caffè, teatri, ecc., la cui illuminazione elettrica è più regolare e più lunga, detta tassa viene a ripartirsi su maggior numero di ore.

L'Esposizione universale d'Anversa. — La apertura di questa Esposizione si farà solennemente il 2 prossimo maggio. È stato disposto che tutti gli oggetti provenienti dall'estero vengano trasportati sulle linee dello Stato col pagamento della tassa dell'andata, mentre il ritorno sarà fatto *gratis*, e che sieno esenti da ogni dazio, essendo il recinto dell'Esposizione considerato come deposito franco.

Le sezioni nelle quali è divisa l'Esposizione stessa, sono cinque, le principali: la prima è relativa alla pedagogia, arti libere, mobili, tessuti, vesti; la seconda alle industrie; la terza comprende la navigazione, pesca, esportazione ed importazione; la quarta l'elettricità, e la quinta l'agricoltura.

Durante la stessa Esposizione avrà luogo un concorso internazionale di trazione meccanica per l'esercizio dei *tramways*.

Il relativo programma trovasi a visura degli interessati presso le segreterie delle Camere di commercio del Regno, per mezzo delle quali dovranno essere presentate al Ministero di agricoltura, industria e commercio le domande di schiarimenti e di partecipazione al concorso medesimo.

Concorso internazionale di trebbiatrici a Pesaro. — Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio ha aperto il 16 marzo un concorso internazionale di piccole trebbiatrici a vapore che avrà luogo a Pesaro.

Il Comitato ordinatore si compone del direttore della regia scuola d'agricoltura di Pesaro, del presidente dell'Accademia agraria e di un delegato della provincia.

Il concorso si apre col 1° luglio 1885 e si chiude non più tardi del giorno 20 dello stesso mese.

Possono partecipare al concorso gli inventori, i costruttori ed i semplici depositari nazionali ed esteri.

Non sono ammesse al concorso che le trebbiatrici e le relative locomobili della forza non superiore ai 5 cavalli-vapore effettivi e non nominali.

I premi assegnati dal Ministero d'agricoltura sono i seguenti:

Una medaglia d'oro ed acquisto per parte del Ministero d'agricoltura di tre trebbiatrici del sistema, che riporterà il primo premio;

Due medaglie d'argento con lire 200 ciascuna.

Una speciale Commissione giudicatrice, eletta dal Ministero, assegna i premi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviari, nella scorsa settimana, solo le azioni della Società delle Meridionali ebbero mercato degno di nota. Negoziate freddamente a principio a 697, lo furono con animazione in seguito, e poterono così elevarsi a 706 e a 716, e chiusero a 720. Le obbligazioni relative diedero luogo a negoziati al prezzo di 309 75 *ex coupon*; invariati i Boni a 553.

CONVOCAZIONI

Società per le forze idrauliche ad usi industriali ed agricoli. — Adunanza generale in Roma il giorno 12 aprile 1885 nella sede della Società, via Mario de' Fiori, n. 42, alle ore 2 pom., per relazione del Consiglio d'amministrazione; rapporto dei sindaci sul bilancio 1884; nomina dei consiglieri d'amministrazione in sostituzione di quelli uscenti d'ufficio nel 1885; nomina di 3 sindaci e 2 supplenti.

Società anonima dell' Acqua Pia (Antica Marcia) - Sede in Roma. — Assemblea ordinaria degli azionisti pel 15 aprile, alle ore 3 pom. nella sala della Piccola Borsa, piazza Sciarra, n. 234 per rapporto del Consiglio d'amministrazione sopra la situazione degli affari sociali e relazione dei sindaci; approvazione del bilancio e determinazione del dividendo, nomina di quattro consiglieri titolari e di uno supplente.

Società anonima dei tramways di Modena. — Essendo andata deserta l'adunanza generale degli azionisti convocata pel giorno 29 marzo scorso, l' adunanza medesima avrà luogo il giorno 18 aprile, alle ore 8 pom., restando immutato l'ordine del giorno.

Società anonima Adriese di costruzioni meccaniche sedente in Adria. — Essendo andata deserta, per mancanza di numero, la seduta dell'assemblea degli azionisti indetta pel giorno 25 marzo, i signori azionisti sono riconvocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 22 aprile alle ore 10 ant. alla sede della Società in Adria per proposta dell'amministratore per aumento del capitale sociale; nomina di un sindaco effettivo in sostituzione del dimissionario cavaliere Anacleto Rossati.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano in Milano. — Assemblea generale ordinaria il 25 aprile, alle ore 12 meridiane, nel locale di residenza dell'Amministrazione sociale, corso Venezia, n. 31, per nomina del presidente dell' assemblea, a termini dell' art. 24 dello statuto sociale; relazione del Consiglio d'amministrazione sull' andamento della gestione sociale (art. 25 dello statuto); relazione delli sindaci sulla revisione fatta al bilancio dell' esercizio 1884; deliberazioni dell' assemblea circa le proposte fatte dal Consiglio nella propria relazione; omologazione di convenzione 30 novembre 1884 per permuta di terreno fra questa Società e la ducale ditta Visconti di Modrone; elezione di 3 membri del Consiglio d' amministrazione in surroga dei cessanti per anzianità, signori Gavazzi De Spech dott. Giovanni, Mira ing. comm. Carlo e Ponzinibio avvocato Achille, i quali sono rieleggibili; elezione di 3 sindaci effettivi e di 2 supplenti, in surrogazione degli attuali, i quali sono rieleggibili (art. 183 Codice di commercio).

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Adunanza generale degli azionisti in Milano il 25 aprile a mezzogiorno, nel palazzo della Banca, sito in via Alessandro Manzoni, n. 6.

In tale adunanza si procederà alla elezione dei membri del Consiglio di reggenza della sede di Milano, per la rinnovazione del terzo dei reggenti e dei censori uscenti d' ufficio e per la surrogazione di quelli che per qualunque altra causa avessero cessato dalle loro funzioni presso il Consiglio medesimo.

Società della ferrovia privata marmifera di Carrara. — Assemblea generale ordinaria per il 30 aprile nel locale in via dei Ginori, n. 6, Firenze, ad una ora pomeridiana, per lettura del rapporto del direttore a nome del Consiglio; lettura del rapporto dei sindaci; discussione e approvazione del bilancio del 1884; nomina dei consiglieri, sindaci e supplenti per la gestione del 1885; comunicazioni del Consiglio.

Società delle Ferriere italiane - Roma. — Assemblea generale ordinaria per il 30 aprile, a ore 2 1/2 pom. presso la sede della Società negli uffici della Banca generale, via del Plebiscito, n. 112.

VERSAMENTI

Società dell' Acqua Pia (Antica Marcia) - Roma. — Il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato che sia fatto un versamento di lire 100 su ciascuna azione della nuova emissione.

S'invitano quindi i sottoscrittori ad effettuarlo dentro il termine di giorni 30 a cominciare dal 1.o del venturo maggio.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione del Genio militare di Torino (Sezione di Novara, via S. Nicola, 6) (11 aprile, ore 2 p., 1.a asta). — Lavori di formazione di una nuova Piazza d'Armi colla relativa strada d'accesso presso Novara, ascendenti a lire 45,000, da ultimarsi nel periodo di giorni centottanta. Dep. L. 4,500. I fatali scadono al 27 aprile.

Amministrazione provinciale di Roma (11 aprile; ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Ninfina dalla provinciale Appia all'Abbazia di Valvisciola, per anni sei e mesi nove dal 1.o aprile 1885 al 31 dicembre 1891. Canone annuo L. 2,657.45. Cauzione provv. lire 450; def. una somma corrispondente al decimo del canone annuo pel quale sarà definitivamente aggiudicato l'appalto.

Città di Roma (13 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Costruzione di una fogna nella via e piazza delle Coppelle, per cui è prevista la spesa di L. 12,000. Cauz. provv. L. 600; def. il decimo dell' importo dell' appalto. I fatali scadono al 30 aprile.

Prefettura di Napoli (15 aprile, ore 12 merid., fat.) — Lavori per sistemare con muri di sponda un altro tratto del torrente Purgatorio, a valle di quello già sistemato, nel qual tratto sono comprese le mura di difesa del fondo Cuomo. L' appalto è rimasto aggiudicato provvisoriamente col ribasso di lire tre per ogni cento lire del prezzo a base d'asta.

Genio militare — Direzione di Cuneo (15 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per un intiero reggimento di fanteria in Cuneo, ascendenti alla somma di lire 884,000, da eseguirsi entro 870 giorni dalla data del verbale di consegna a termine del § 2.o delle condizioni speciali per l'impresa. Dep. L. 90,000. Fatali a giorni 15.

Comune di Cesena (15 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'adattamento ed ampliamento della caserma Tesoreria, e per collocare in altri attigui ambienti del palazzo comunale gli uffici di pubblica sicurezza, che divengono inservibili in conseguenza della chiusura di finestre sul lato della stessa caserma.

L'asta pel 1.o lotto, comprendente i lavori della stessa caserma, si aprirà sul presunto complessivo prezzo di L. 102,745.71; pel 2.o, che contempla quelli degli uffici di pubblica sicurezza, verrà aperta sulla prevista somma di lire 1,024.65. Depositi provvisorii L. 5,000 pel 1.o lotto, lire 50 pel 2.o; quelli per la spesa d'asta nella somma di L. 2,000 pel 1 o, di L. 50 pel 2.o lotto. Cauzione definitiva del 1.o lotto L. 10,000; quella del 2.o lire 100. I fatali scadono il 2 maggio.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (15 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Casciana, dal ponte delle Ferriere al casale Seviera, lungo m. 1,775.05, e portante la spesa di L. 50,815.30, delle quali L. 24,574.04 a corpo e L. 26.241.26 a misura. Dep. provv. L. 1,500; cauzione def. L. 5,081. I fatali scadono il 30 aprile.

Id. (15 aprile, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del quinto tratto della strada di Tancia, dall'edicola di Monte San Giovanni al fosso Brulatta, lungo metri 4,637.93 e portante la spesa di L. 51,934.42, delle quali lire 35,951.60 a corpo e L. 15,982.82 a misura. Deposito di lire 1,500 per sopperire alle spese tutte inerenti agli atti di appalto, e di L. 5,193 per il decimo dell'importare dei lavori. I fatali scadono il 30 aprile.

Comune di Trivento, prov. di Campobasso (13 aprile, ore 10 ant., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione delle strade interne di questo comune deliberato provvisoriamente per la somma di L. 107,400.30, in seguito all' ottenuto ribasso sulla somma a base d'asta di L. 107,940, oltre il materiale utile risultante dalla scomposizione del vecchio selciato, peritato in L. 3,442.50.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Brescia (15 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tratto della strada nazionale, n. 17, del Tonale, compreso fra il ponticello sul Davenino, e la chiesa di San Sebastiano, compresa la traversa del paese di Vezza d'Oglio, della lunghezza di metri 3,529.65, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 134,000,

Cauz. provv. L. 7,000 e il decimo dell' importo netto delle opere d'appalto quella definitiva. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (16 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione per anni 5 (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1890), del derivante a sinistra del fiume Sele, diramatori di torbide, controfossi, canali di scolo, canali di scarico delle acque chiare ed opere d'arte per la bonificazione della 3.a sezione del bacino Sele, per la presunta complessiva somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 105,000. Cauz. provv. L. 1,500; e mezza annata del canone d'appalto depurato del ribasso d'asta quella definitiva. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (16 aprile, ore 10 ant.. esp. def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una diga sulla sponda destra del Po, tosto inferiormente al ponte ferroviario di Mezzanacorte, a regolazione del corso di detto fiume nel tratto inferiore. Prezzo ridotto a L. 233,352.73. Cauzione provv. lire 20,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Direzione del Genio militare di Bologna (16 aprile, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del fabbricato di Santa Maria di Porto in Ravenna per accasermarvi un comando di reggimento e due battaglioni di fanteria, dell' ammontare di L. 300,000. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 400 dalla data del verbale di consegna dei medesimi. Dep. L. 30,000. Fatali a giorni 15.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (17 aprile, ore 12 merid., 1.a asta). — Provvista durante l'anno 1885 ed il 1.o semestre 1886 di metri cubi 1000 legname pino di Corsica in pezzi squadrati, per la somma presunta complessiva di L. 74,000. Dep. L. 7,400. I fatali scadono il 6 maggio.

Intendenza di finanza della provincia di Livorno (18 aprile, ore 1 pom., 1.a asta). + Vendita di 60,000 kilogr. di rame rosetta dello Stabilimento Montanistico di Agordo, repartiti in dodici lotti del peso ciascuno di cinquemila chilogrammi, al prezzo regolatore di italiane lire 1.65 per chilogramma. Dep. L. 825 per ciascun lotto. Fatali a giorni 15 dall' avviso del provvisorio deliberamento.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo dipartimento marittimo - Napoli (18 aprile, ore 12 merid., fat.) — Provvista a questo Dipartimento marittimo di oggetti di chincaglieria, per la complessiva somma ridotta a L. 41,695.18. Dep. L. 4,300.

Ministero dei lavori pubblici (18 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un tronco di collettore basso delle fogne di Roma, a sinistra del Tevere, dal termine del tronco compreso nell' appalto Zschokke presso Ponte Rotto fino all' alberata di S. Paolo fuori le mura; cioè dalla progressiva 5,585, partendo dall'origine del detto collettore, alla progressiva 8,600, per una lunghezza di m. 3,015, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 2,769,200. Cauz. provv. L. 100,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15 dalla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (20 aprile, ore 10 ant., 1.a asta). — Provvista di oggetti di chincaglieria, per la somma presunta complessiva di L. 43,964.85. Dep. L. 4,500. I fatali scadono il 13 maggio.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di 85 tonnellate di materiale minuto di armamento per le ferrovie Romane.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal 5 all'11 marzo* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	471,988.79	274.09
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	469,986.10	272.93
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 2,002.69	+ 1.16
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	4,966,188.64	2,883.97
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	4,664,664.30	2,708.86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 301,524.34	+ 175.11
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	235,167.12	157.72
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388.—	229,150.04	165.09
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 103.—	+ 6,017.08	— 7.37
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	2,374,001.72	1,592.22
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,378.70	2,399,812.93	1,740.63
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+ 112.30	— 25,811.21	— 148.41

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	7,997.83	247,40	8,245.23
Torino-Lanzo . » 32	22,204.34	5,916.31	28,120.65
Settimo-Rivarolo » 23	7,686.69	8,020.10	15,706.79
Santhià-Biella . » 30	17,799.96	22,010.65	39,810.61
Fossano-Mondovì » 24	2,225.62	»	2,225.62
Sassi-Superga . . » 3	328.25	»	328.25
	58,242.69	36,194.46	94,437.15

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana. — *Dall'8 al 14 gennaio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	563,297.80	17,025.68
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	613,188.22	19,038.27
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	49,890.42	2,012.59
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 14 gennaio 1885 .	1,725,000	1,141,892 71	17,258.24
Periodo corr. 1884	1,684 —	1,220,184.48	18,942.33
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	78,291.77	1,684.09

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 marzo 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero tronco Schio-Piovene	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 10	Chil. 44
Viaggiatori	18,899.50	1,699.00	2,215.55	726.55	4,283.05
Bagagli	339.95	39,00	22.60	3.10	50.80
Merci G. V.	1,734.30	261.85	218.20	35.20	192.45
Merci P. V.	9,662.50	1,701.50	1,974 95	873.95	2,965.55
Totali . . .	30,636.25	3,701.35	4,431,30	1,638.80	7,491.85

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	38,000	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	17,500	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze	»	74,800	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders	»	51,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	565,800	»
GHISA da rifondere	»	135,000	»
OTTONE da rifondere	»	14,500	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	19,800	»
ZINCO da rifondere	»	10,400	»
N. 4 Assi montati f. u. per locomotive	»	5,800	»
RUOTE vecchie f. s. con e senza cerchi	»	3,473	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 Aprile 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Marzo 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto). *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000

PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.50	al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.^e	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif^e.	» 7.—	»	»
Calce idr.^e di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 2.20	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

ROTAIE D' ACCIAIO AL MASSIMO BUON PREZZO

Un metro di rotaia costa L. 0.60

Vagonetti **interamente d' acciaio**, come dallo schizzo, con ruote di **ghisa dura** ed assi **d' acciaio**

della portata di Chilog. **500** — Prezzo L. **137.50**
id. » **750** — » » **156.25**

Franco bordo **ANVERSA.**

Spedizioni per vagoni completi.

DINAMITE

CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

Bergamo, Busalla, Cagliari, Cercina (Firenze)

Messina, Palermo, Roma, Salerno

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 15 Aprile 1885. Num. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

e le Finanze Comunali e Provinciali

A sostegno delle nuove Convenzioni ferroviarie, il *Corriere Mercantile* pubblica il seguente articolo, a cui pienamente ci associamo.

Se v' è argomento degno di serio ed accurato studio è quello della necessità ed urgenza di migliorare le condizioni tristissime, in cui si dibattono le Amministrazioni finanziarie dei Comuni e delle Provincie.

Non vi fu occasione nella quale quel grave problema potesse convenientemente trattarsi che noi ci lasciassimo sfuggire, e più volte dimostrammo che oltre alle molte ed importanti ragioni che dovevano indurre il Parlamento ad approvare le Convenzioni ferroviarie, non ultima dovea ritenersi quella del beneficio che le finanze comunali e provinciali avrebbero risentito dall' esonero della massima parte delle spese, che la legge 29 luglio 1879 addossa ai Corpi morali per contributo obbligatorio nelle costruzioni delle nuove ferrovie.

Questo beneficio contribuì cer e all' approvazione delle Convenzioni ferroviarie, e rediamo che le popolazioni debbano essere soddisfat ella certezza che le Convenzioni ferroviarie, oltre alla oluzione di un problema che non poteva più rimanere insoluto senza grave danno dello Stato e del paese, sanciscono un reale ed efficacissimo beneficio per le finanze locali, alle quali, sinora, erano stati dedicati discorsi eloquenti, ma non provvedimenti utili.

Il ministro Grimaldi, pubblicando, in fascicolo separato, il discorso da lui pronunziato alla Camera, il 21 marzo, sulla questione agricola, ebbe la buona idea di aggiungervi in allegato un prospetto indicante le spese che ora, per la legge del 1879, sopportano gli Enti morali per costruzioni ferroviarie e le riduzioni di cui godranno i bilanci dei Comuni e delle Provincie in seguito all' art. 18 del progetto testè votato dalla Camera e che fra pochi giorni sarà approvato dal Senato del Regno, e sanzionato e promulgato da S. M. il Re come legge.

Giova ricordare il testo preciso di quell' articolo, che è il seguente:

« *Art.* 18. — Le quote di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati e le maggiori somme da essi pagate ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª), per le strade ferrate della 2ª categoria (tabella *B*) della 3ª categoria (tabella *C*), e per quelle della 4ª categoria costruite dallo Stato, saranno ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

» I corpi morali concessionarii di linee di 4ª categoria potranno rinunziare alla concessione lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo.

» È pure ridotto ad un quarto il contributo dovuto per le strade di 1ª categoria a sensi dell' art. 31 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

» Le quote di concorso pagate dalle provincie e dagli altri enti interessati in eccedenza della somma che risultasse dovuta per effetto dei paragrafi precedenti, saranno scontate sui primi pagamenti che non fossero ancora dovuti. Ove non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il rimborso dell'eccedenza in cinque rate annuali senza interesse.

» Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle provincie,

dai comuni o dagli altri enti interessati, verranno loro restituite in cinque anni dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interesse.

« Dentro il termine di sei mesi gli enti interessati che versarono quote obbligatorie, aumenti di quote od anticipazioni di quote governative, dovranno optare fra il disposto della legge 29 luglio 1879 e quello della presente legge.

« La succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di 1ª categoria, cessando negli interessati l'obbligo del concorso e il diritto alla compartecipazione nel prodotto netto ».

Questo è il testo dell'articolo, e il suo effetto pratico si traduce nelle seguenti cifre: ora per contributo obbligatorio, Comuni e Provincie sopportano, in tutto il Regno, la spesa di L. 122,264,930, cioè lire 13,758,250 per linee di prima categoria, L. 30,787,400 per linee di seconda categoria, L. 72,449,280 per linee di terza categoria e L. 5,270,000 per linee di quarta categoria.

Coll'art. 18 della nuova legge ferroviaria, Comuni e Provincie avranno un'economia o beneficio di L. 92,223,698, cioè contribuiranno soltanto: L. 3,439,562 per linee di prima categoria, L. 7,171,850 per linee di seconda, lire 18,112,320 per linee di terza e L. 1,317, 500 per linee di quarta categoria: totale del contributo L. 30,041,232.

Nella Liguria il beneficio recato dall'art. 18 è di lire 2,347,500.

Nella provincia di Genova, secondo la legge 29 luglio 1879, il contributo obbligatorio per linee di seconda categoria è di L. 2,100,000: passando la linea dei Giovi in prima categoria, il contributo cessa e il beneficio per le finanze locali è di tutte le L. 2,100,000.

Nella provincia di Porto Maurizio il contributo è ora di L. 330,000 per linee di seconda categoria: sarà soltanto di L. 82,500 colla nuova legge, cioè il beneficio sarà di L. 247,500.

La legge per le Convenzioni ferroviarie è, insomma, il primo, reale ed efficace provvedimento a beneficio delle finanze dei Comuni e delle Provincie, e basterebbe questa sola considerazione per dimostrare che la maggioranza della Camera approvando il progetto ferroviario ha compiuto opera utile al paese e per dimostrare che l'opposizione fu male ispirata nel suo accanimento.

Le cifre persuadono più dei discorsi, per quanto lunghi, e le cifre che l'on. Grimaldi ha pubblicate hanno eloquenza convincentissima.

Noi attendiamo con piena sicurezza il voto del Senato, che confermerà un beneficio sì utile delle finanze locali.

CONFERENZE AUSTRO-GERMANICHE
per le tariffe internazionali

Nello scorso anno sorse un conflitto tra le Compagnie ferroviarie germaniche e quelle austriache, a proposito delle tariffe internazionali; la questione interessa in sommo grado non solo le grandi imprese concessionarie di esercizi ferroviari, ma eziandio tutti coloro che si occupano dei commerci di trasporto.

Ecco pertanto come la *Neue Freie Presse* espone l'origine di quel conflitto.

L'acquisto fatto dal Governo prussiano delle ferrovie Berlino-Amburgo, Breslavia-Schweidnits-Friburgo, e di quelle dell'Alta Silesia, aveva determinato le Ferrovie prussiane a denunziare i patti stabiliti fra le linee austro-germaniche, affine di ottenere migliori condizioni a favore dei loro più lunghi percorsi.

La domanda venne anzitutto diretta alla Compagnia delle Ferrovie austriache, la quale la respinse dichiarando che, nel caso venisse accettata, essa denuncierebbe per parte sua la convenzione firmata a Berlino nel febbraio 1883.

Le Compagnie delle ferrovie austriache tennero un congresso a Dresda, nel settembre 1884, e decisero di denunziare quella convenzione a datare dal 1° gennaio 1885; dovendosi però ritenere che la questione insorta tra i due paesi non avesse a produrre conseguenza alcuna pel pubblico il quale, malgrado la denunzia della convenzione di Berlino, avrebbe continuato a pagare la tariffa diretta.

Per parte loro poi, le Amministrazioni delle ferrovie prussiane firmarono una dichiarazione della stessa natura. Ma, grado a grado, queste Amministrazioni finirono in verità per mancare alla promessa fatta, adducendo a pretesto che la denunzia della convenzione implicava pure quella di tutte le tariffe dirette, alle quali tale convenzione doveva nel suo insieme applicarsi.

Per siffatto modo crebbe l'importanza e la gravità del conflitto. Tuttavia, allo scopo di prevenire una completa rottura e di guadagnare il tempo necessario per iniziare nuove trattative, o per accordarsi in una proroga dell'Unione in conformità della convenzione di Berlino, fino al 1° aprile 1885, tutte le Amministrazioni interessate volendo definitivamente por termine ai dissidii, decisero di tenere nei giorni 5 e 6 gennaio del corrente anno a Francoforte sul Meno una speciale conferenza.

In questa adunanza i direttori delle ferrovie germaniche, seguendo la linea di condotta che loro era stata tracciata a Berlino, dimostrarono propositi conciliativi tali, che proprio da loro non attendevansi.

Le Amministrazioni austriache dichiararono che se non si potevano conservare le disposizioni relative ai trasporti sul Reno e sul Danubio, esse non si consideravano più tenute a mantenere quelle che riguardano il traffico sull'Elba per Lauban.

I direttori delle ferrovie prussiane dello Stato riconobbero il fondamento di tale dichiarazione, e si scusarono del loro modo di procedere coll'addurre a motivo il fatto che le ferrovie bavaresi dello Stato, in forza di certi particolari diritti, non erano disposte ad accordare alle Amministrazioni delle ferrovie austriache un trattamento uguale pel traffico sul Reno e sul Danubio.

Inoltre, desiderando dar prova del loro buon volere, essi dichiararono di essere pronti, nel caso in cui i trasporti diretti per Bodenbach e Teschen venissero regolati con tariffe più basse di quelle pei trasporti per Lauban, di tenere per loro conto indennizzate le Amministrazioni delle perdite che ad esse potrebbero derivarne.

Si decise in seguito che la convenzione di Berlino del 1883 verrebbe sostituita da un'altra.

Nella stessa conferenza le Ferrovie prussiane acconsentirono a che si deferissero al giudizio di arbitri le controversie che in certuni casi potessero insorgere; e ciò in con-

formità dei desiderii espressi dalle Amministrazioni austriache.

Indi, allorchè fu stabilito l'accordo in massima sul progetto di una nuova convenzione, venne ad un Comitato speciale di redazione dato l'incarico di preparare detta convenzione.

Questo Comitato si compone dei rappresentanti di tre Amministrazioni ferroviarie austriache e di tre prussiane, e doveva presentare la sua relazione alla conferenza generale indetta a Berlino per il 20 febbraio u. s.

Non appena avremo precise informazioni circa le deliberazioni prese in quest' ultima conferenza, ne riferiremo ai lettori.

COMPAGNIA REALE
DELLE FERROVIE SARDE

Il 30 marzo u. s. si tenne in Roma l'assemblea generale ordinaria della Compagnia reale delle ferrovie sarde sotto la presidenza del consigliere delegato comm. Epaminonda Segrè.

Erano presenti n. 17 azionisti rappresentanti n. 26,931 azioni con diritto a voti n. 660; con che l'assemblea venne dichiarata validamente costituita.

Sentita la lettura della relazione del Consiglio e del rapporto dei sindaci, approvò all'unanimità il bilancio consuntivo del 1884 e il bilancio preventivo del 1885.

Si procedè quindi alla rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione, e vennero eletti per il biennio 1885-86: a consiglieri effettivi i signori: Thomas Barnes, John Young, Carlo avv. Mari.

Da ultimo rimasero confermati a sindaci effettivi per l'anno 1885 i signori:

Ferdinando Wallop, cav. I. De Benedetti, avv. Luigi Bonghi; ed a sindaco supplente il signor Ramasso Adolfo, e per nuova elezione il signor Fadda cav. Stanislao.

Ecco pertanto la relazione del Consiglio d'amministrazione:

Signori,

Il bilancio consuntivo dell'anno 1884 che presentiamo alla vostra approvazione, offre ben poco di rimarchevole; se tolgasi la prova e la conferma sempre più chiara e convincente da esso fornita, dell' andamento normale ed uniforme che ha preso l'Amministrazione della nostra Compagnia. Locchè è argomento di sicurezza per il presente e di fiducia per l'avvenire; mentre i resultati che annualmente si ottengono, possono considerarsi oramai acquisiti in modo permanente, discendendo essi da una situazione economica che è la sincera espressione della convenzione col Governo 1° maggio 1877, e da una regolare organizzazione dei singoli servizii.

I prodotti dell'esercizio nel 1884 riescirono in complesso di L. 1,464,832 54 con una differenza in meno di L. 89,531.97 di fronte ai prodotti dell'anno precedente; non ostante che il tronco da Terranova al Golfo Aranci siasi esercitato per soli sei mesi nel 1883. La ragione di questa diminuzione è tutta nelle quarantene per cause sanitarie attivate nell'Isola durante il secondo semestre per le provenienze dal continente. Infatti sino ai primi di luglio i prodotti eransi mantenuti, presso a poco, nella misura normale degli altri anni.

Però l' accennata deficienza nei prodotti, che ricade solamente per metà a carico della Compagnia in virtù della garanzia governativa di prodotto lordo, è rimasta coperta e compensata da una ragguardevole economia nelle spese dell' esercizio, le quali, preventivate sulla stessa base dell'anno 1883 con un aumento proporzionale per aversi il nuovo tronco Terranova-Golfo Aranci in esercizio durante tutta l'annata 1884, si poterono contenere in limiti che stanno al disotto di ben lire 26,000 alle spese effettivamente incontrate nell'anno precedente.

Di tal modo, sebbene le tasse presentino un aumento di 30,000 lire sopra quelle del 1883, in conseguenza del maggior reddito industriale verificatosi nella gestione 1882, su cui le tasse stesse vennero commisurate; il bilancio dei proventi ed oneri del 1884, chiudesi colla eccedenza attiva di lire 1,316,952.96, capace di cuoprire il 5 0[0 sul capitale Azioni, dopo il prelevamento statutario a favore del fondo di riserva.

Si può dunque concludere a riprova di quanto dicevamo, che anche in presenza di un evento eccezionalmente svantaggioso, quale fu l'attivazione delle quarantene da cui risentirono notevole diminuzione i prodotti, il bilancio della Compagnia mantiene nella misura normale le sue finali risultanze.

Fra i lavori eseguiti nel corso del 1884 meritano di essere menzionati quelli del nuovo fabbricato della stazione di Sassari, che oramai trovasi condotto a termine; e solo manca la tettoia per i passeggieri già allestita dalla Impresa Industriale Italiana e che verrà fra breve montata.

Fu pure posto mano alla costruzione del molo per imbarco e sbarco al Golfo degli Aranci, dopo che il Ministero ebbe risolute le differenze insorte riguardo alla sua lunghezza; e così ora, eliminati gli ostacoli, si potrà portarla a compimento, impiegandovi il residuo a tale scopo serbato presso il Tesoro, del fondo creato per la linea Terranova-Golfo Aranci.

A carico del conto Capitale abbiamo portate L. 17,835.28 per spese straordinarie in confronto di L. 58,879.75 gravate nello scorso anno. Però, onde aumentare la dotazione dei nostri servizi fino a raggiungere quella misura che stimiamo possa considerarsi sufficiente e normale, dovemmo ancora incontrare la spesa di L. 124,677.55, la quale figura in aumento della partita « *Materiale Mobile ed Attrezzi di Esercizio* » confrontata colla corrispondente del 1883.

Le ferrovie complementari, di cui intendesi dotare la Sardegna, hanno formato oggetto per la Compagnia di più importante trattazione durante l' anno testè decorso. Già ebbimo occasione in precedenti assemblee di informarvi come, dietro invito del Governo, la Compagnia si occupò, a partire dal 1880, di dette ferrovie, facendo studii, ed allestendo man mano progetti di massima delle varie linee che dovrebbero formare la nuova rete secondaria. La partita di circa L. 250,000 — che figura nel bilancio generale — rappresenta la spesa effettivamente incontrata e liquidata a tutto il 1882 per l'allestimento di una parte di quei progetti. Le ulteriori spese incontrate successivamente per gli altri progetti, sono ancora da liquidarsi presso l'Ufficio delle costruzioni. Tutti gli studi e progetti furono presentati al Ministero, ed ottennero l' approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Come vi accennammo nell'assemblea delli 31 marzo 1883, il Ministero pareva deciso, sulla fine del 1882, di venire

ad accordi colla Compagnia per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie complementari dell' Isola, e già uno schema di convenzione erasi concretato in questo senso. Ma poi, rimasta la cosa in sospeso, fu solamente nel maggio 1884 che la Compagnia venne di nuovo invitata dal Governo a dar seguito alle trattative per la costruzione e l' esercizio di dette linee.

Parecchie conferenze si tennero in proposito, discutendosi le principali condizioni della concessione, sulle quali si era prossimi ad un accordo, quando per istrettezza di tempo, o per altro motivo, parve preferibile al Governo, anzichè concretare una convenzione, di presentare al Parlamento un progetto di legge per farsi autorizzare a stipularla. Il progetto fu già approvato dal Parlamento, e non tarderà molto a diventare legge. Quanto alla Compagnia, essa non si dipartirà, riguardo a questo importante argomento, dalla via che ha finora costantemente seguita, vale a dire, continuerà a rispondere volenterosa agli inviti del Governo. Dietro invito si occupò delle ferrovie secondarie sarde, e approntò gli studii di massima; dietro invito trattò in varie riprese le condizioni della costruzione e dell' esercizio; e parimenti, quando piacerà al Governo, sarà sempre pronta a riattivare le trattative e concludere.

La maggiore disponibilità di fondi per il servizio di Cassa che va lasciando ormai normalmente la nostra gestione, ci permette di togliere ogni differenza di trattamento alle Azioni comuni di classe B, anche per ciò che riguarda l'epoca dei pagamenti, come ne avevamo fatta promessa. Già il 5 0[0 per l' anno 1884 abbiamo potuto pagarlo a dette Azioni il 1° gennaio u. s., anzichè attendere, come negli anni passati, fin dopo l' approvazione del bilancio; e d' ora innanzi se ne farà loro il pagamento in rate semestrali al 1° luglio e al 1° gennaio nello stesso modo che alle Azioni di preferenza.

In conformità delle disposizioni statutarie vi presentiamo inoltre per la vostra approvazione il *Bilancio preventivo* del 1885, le di cui cifre finali sono:

Entrata	L. 8,322,502.10
Uscita	» 6,998,599.50
Utile . . .	L. 1,323,902 60

Dopo di che non ci rimane che proporvi:

1. di approvare il bilancio *consuntivo* del 1884, che lascia un utile di lire 1,316,952.96;

2. di approvare il bilancio *preventivo* per il 1885;

3. di approvare il pagamento del 5 0[0, ossia di lire 12.50 per ognuna delle 60,000 Azioni di preferenza e delle 40,000 Azioni comuni, già loro eseguito, alle prime in due rate semestrali il 1° luglio 1884 e il 1° gennaio 1885, e alle seconde in una sol volta a quest' ultima data, loro spettante sugli utili sociali del 1884, in complessive . . . . L. 1,250,000.00

4. di deliberare che la parte corrispondente al 5 0[0 degli utili del 1884 ossia . . . » 65,847.64 sia assegnata al fondo di riserva.

5. di deliberare che le restanti . . . » 1,105.32 siano passate a conto nuovo.

L. 1,316,952.96

6. di procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio ai termini degli statuti sociali, ed alla nomina dei sindaci per l'esercizio 1885.

DEPOSITI PER ADIRE AI PUBBLICI INCANTI

A molti dei nostri lettori tornerà utile il conoscere la seguente circolare, che il Ministero del tesoro ha diramato a tutte le Intendenze di finanza:

« Da alcuni concorrenti alle aste pubbliche viene mosso reclamo contro il sistema adottato da talune Intendenze di finanza, di esigere domanda formale, stesa su carta bollata, per autorizzare le tesorerie a ricevere i depositi provvisorii per adire agli incanti, mentre da una parte è nell'interesse diretto dello Stato di rendere il più che sia possibile spedito questo servizio, per poter abbracciare ogni elemento di proficua gara negli incanti erariali, e dall'altra non esiste alcuna disposizione la quale stabilisca sia per far accettare, sia per far restituire un deposito provvisorio, l'obbligo di presentare un'istanza scritta.

« Ciò premesso, e allo scopo di rimuovere ogni causa di reclami in argomento, pur mantenendo la osservanza delle formalità prescritte con gli articoli 612 e 617 del regolamento di contabilità generale, si stabilisce quanto segue, in conformità di quanto, sentita pure in argomento la Direzione generale del demanio e delle tasse, venne già in varie occasioni dichiarato in risposta ai quesiti proposti da parecchie Intendenze di finanza:

« 1. Le Intendenze di finanza, tosto ricevuti gli esemplari degli avvisi d'asta, o conosciuto, per avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, che la locale Tesoreria è tra quelle tenute a ricevere i depositi per concorrere ad un pubblico incanto, dovranno subito darne notizia alla Tesoreria stessa, autorizzandola, o con nota, o con opportuno cenno steso a tergo dell'avviso d'asta, a ricevere i richiesti depositi;

« 2. I concorrenti alle aste, in luogo della domanda su carta da bollo da centesimi 50, potranno presentare direttamente alle Tesorerie presso le quali intendono di fare il deposito, in un al numerario ed ai valori da versarsi, le fatture di versamento, modulo 103, vidimate dal signor intendente, sulle quali sarà specificata la causale del versamento.

« Sulle quietanze, modulo 168, da rilasciarsi dalle tesorerie appena ricevuto e trovato regolare il deposito, dovrà, all'atto della emissione, applicarsi una marca da bollo da centesimi 5, che sarà annullata, mediante apposizione del bollo di Tesoreria, nei modi prescritti con l' art. 16 della legge 13 settembre 1874, n. 2077 per le ricevute da staccarsi da registri a madre e figlia;

« 3. L'ordine di restituzione o di passaggio alla Cassa dei depositi e prestiti dei depositi provvisorii in parola sarà steso dalle Intendenze sulle quitanze figlie, in base alle conformi e regolari dichiarazioni delle Autorità presso le quali furono tenuti gli incanti senza uopo di altre formalità;

« 4. Le ricevute per le restituzioni dei depositi non saranno assoggettate a tassa di bollo, stantechè l' art. 21, n. 16, della succitata legge 14 settembre 1874 esonera dalla tassa le ricevute dei creditori dello Stato ».

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunciare che, essendosi convenientemente riparati i guasti prodotti dalle frane sulla tratta da Deiva a Moneglia, coi primi treni di domani, 16, viene riattivato il servizio diretto nella linea Genova-Spezia.

><

A Roma, a Firenze ed a Milano seggono in questi giorni apposite Commissioni, le quali tutte si occupano dello studio dei molteplici provvedimenti richiesti per la prossima attuazione delle Convenzioni ferroviarie.

A Roma, sotto la presidenza dell'on. ministro Genala, si sono adunati i Direttori comm. Massa, Borgnini e Bertina allo scopo di concretare appunto i provvedimenti da adottarsi per potere addivenire al 1.o luglio all'esercizio delle linee, secondo il riparto fattone colla legge delle Convenzioni.

A Firenze una Commissione, composta di delegati delle tre grandi Amministrazioni, attende, in base alle istruzioni impartite dal Ministero dei lavori pubblici, al coordinamento delle nuove tariffe. Il lavoro affidato a questa Commissione è di una importanza grandissima, giacchè l'applicazione delle nuove tariffe costituisce uno dei cardini essenziali delle Amministrazioni ferroviarie che inizieranno le loro gestioni al 1.o luglio.

Finalmente a Milano altra Commissione di rappresentanti dell'Alta Italia e delle Meridionali si è riunita allo scopo di studiare i mezzi atti a regolare il servizio dei tronchi e delle stazioni comuni alle future due reti Mediterranea ed Adriatica, definendo gli obblighi ed i diritti rispettivi.

Il mandato della Commissione è piuttosto laborioso, trattandosi di 25 stazioni, fra le quali alcune di grande importanza, come Milano, Firenze, Roma, Napoli e di un centinaio e mezzo di chilometri comuni di esercizio.

><

La visita ufficiale di ricognizione della ferrovia Castellammare-Cancello, con diramazione a Gragnano, venne stabilita pel 18 corr.; l'apertura al pubblico esercizio avrà luogo il giorno 26 successivo.

><

Come avevamo annunziato, il giorno 8 del corr. mese ebbe luogo in Milano una conferenza allo scopo di stabilire di comune accordo fra le Amministrazioni interessate gli orari da attivarsi nella stagione estiva per le corse sui Laghi Maggiore, di Como, di Lecco, e di Lugano, e delle ferrovie e diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti.

Presiedeva la conferenza il sig. comm. Bussi regio Commissario per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, ed erano presenti:

Per le Poste: il sig. cav. Faraut;

Per l'Alta Italia: i signori comm. Barbavara e Confalonieri ed il cav. Vismara;

Per le Poste Svizzere: i signori Stäger e Dellesert;

Per la ferrovia del Gattardo: il sig. Siegfried;

Per la navigazione del Lago Maggiore: il sig. C. Mangili;

Per la navigazione dei Laghi di Como e di Lecco: il sig. cav. Sartorio;

Per la Società di navigazione e ferrovie del Lago di Lugano: il sig. Veladini.

Nella conferenza venne stabilito che le corrispondenze italiane e svizzere pei laghi Maggiore, di Como, di Lecco e di Lugano sarebbero state stabilite, giusta apposito progetto di orario concretato ed accettato nella conferenza stessa.

Fu inoltre convenuto che l'orario estivo pei laghi e ferrovie preindicati sarebbe andato in vigore il 1.o giugno e verrebbe mantenuto fino al 15 ottobre.

><

Oggi (15) va in attività il nuovo orario delle corse dei piroscafi sul Lago di Garda.

><

Sappiamo che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Udine a Portogruaro, presenterà fra breve il progetto di esecuzione del primo tronco della linea, compreso fra Udine e Palmanuova, i cui lavori la Società stessa è intenzionata di sviluppare unitamente a quelli della linea da Udine a Cividale, della quale essa è concessionaria. A proposito di quest'ultima linea è a nostra conoscenza che il tracciato è compiuto e che compiuti del pari sono i lavori preparatori; per cui poco manca allo intraprendimento dei lavori.

Frattanto si stanno facendo numerosi approvvigionamenti di rotaie e di traverse che dovranno servire all'armamento della strada.

><

Il sindaco di Canino, in esecuzione di un deliberato di quel Consiglio comunale, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una domanda concernente il passaggio della ferrovia da Canino a Montalto di Castro, sulla linea Roma-Pisa, in quarta categoria per tutti gli effetti della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

Il costo della linea, per la cui concessione il Ministero dei lavori pubblici fino dal 1881 accolse favorevolmente una domanda avanzata dal comune di Canino, è preventivato in complesso di L. 1,438,500.

><

I lavori di costruzione della linea Reggio-Guastalla, con diramazione a Carpi, hanno, durante lo scorso mese di marzo, proceduto con sufficiente attività. Vennero eseguite tante opere per un importo approssimativo di L. 160,000; sicchè la somma totale erogata fin qui ascende L. 1,210,000. La media degli operai impiegati fu di 360.

I movimenti di terra trovansi quasi compiuti nel tratto da Reggio a Bagnola ed abbastanza bene sviluppati nel rimanente della linea. Di manufatti ne sono compiuti oltre 70 e fra questi i più importanti; parecchi altri sono poi in costruzione. I fabbricati procedono regolarmente e con attività. Sono provviste tutte le rotaie occorrenti per l'armamento e buona parte anche delle traverse e dei ferri minuti.

><

Diamo le informazioni promesse nel *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto di appalto del tronco da Conselice a Massalombarda della ferrovia Lavezzola-Lugo.

Come già abbiamo detto, la lunghezza del tronco è presunta di m. 8968, e l'importo dei relativi lavori

è preventivato in tutto di L. 1,453,000. Questa somma va suddivisa in L. 1,040,000 pei lavori e provviste da appaltare, ed in L. 413,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per la provvista del materiale d'armamento della via e dei meccanismi delle stazioni, per le espropriazioni stabili e pei lavori imprevisti. Quindi il costo medio chilometrico del tronco risulta di L. 115,967.78 pei lavori da appaltare; di L. 46,053,63 per le opere e provviste a cui provvede l'Amministrazione; e di L. 162,021.41 in totale.

Sei rettilinei e cinque curve costituiscono l'andamento planimetrico del tronco. I primi misurano la lunghezza di m. 7,322.46 e le seconde hanno lo sviluppo di m. 1,645.44 con raggio mai inferiore a m. 600.

Le livellette sono sette; tre orizzontali che misurano m. 6,463.08 e quattro in ascesa lunghe m. 2,504.92. La pendenza massima di queste ultime non supera il 4 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua da incontrarsi colla ferrovia e per dare il necessario sfogo alle acque piovane sono proposti n. 66 manufatti, ripartiti come segue: acquedotti di m. 0.60 n. 16; id. id. 0.70 n. 36; id. id. 1 n. 6; ponticelli di m. 2.50 n. 5; id. id. 3 n. 3; oltre a 34 tombini della luce di m. 0.70 da eseguire all'infuori della sede stradale.

Lungo il tronco sono progettate due stazioni ed una fermata, le prime per Conselice e Massalombarda, e la seconda per San Patrizio. I fabbricati da costruire nelle dette stazioni e fermata sono: 3 fabbricati per passeggeri; 3 cessi isolati; 2 magazzeni-merci; 2 piani caricatori coperti e due scoperti.

All'alloggio del personale di sorveglianza della strada provvedono n. 9 case cantoniere, n. 4 garette grandi ed una piccola. La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante n. 27 passaggi a livello.

La lunghezza delle deviazioni di strade misura in assieme m. 700.

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta del 13 aprile 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Verniciatura di n. 21 ponti metallici della linea Asciano-Montepescali.
2. Impianto di binari e piattaforme pel servizio-merci a Terni.
3. Ricostruzione dell'armamento sulle fosse a fuoco del deposito locomotive a Livorno.
4. Impianto di un'agenzia di città in Pontedera.
5. Concessione di un binario industriale alla Ditta Barabino alla stazione di Cecina.
6. Acquisto di petrolio, sevo bianco, ghiaia e pietrisco, tessuti di crine, crine animale in corda e generi di passamanteria.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto ferrovia Monza-Besana;
Id. lavori suppletivi costruzione 4 caserme finanziarie a Margherita di Savoia (Foggia);
Id. esecutivo costruzione strada n. 29, da Sarsina a Pieve di S. Stefano (Firenze);
Id. costruzione 3° tronco strada provinciale di 1ª serie N. 14 (Caserta);
Id. costruzione ponte sul Platani lungo la strada provinciale n. 20 (Girgenti);
Id. ponte in muratura sul torrente Rose lungo la strada provinciale Lungro-Belvedere (Cosenza);
Sistemazione di un tratto strada nazionale n. 31 (Cuneo);
Variante presso il ponte di Umbertide della ferrovia Arezzo-Fossato;
Progetto di opere di difesa ai ponti sul Po e sul Pellice (ferr. Airasca-Cavallermaggiore);
Riparto contributo fra le provincie di Bergamo, Como e Milano per la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;
Piano regolatore d'ampliamento del comune di Montecompatri (Roma);
Progetto ricostruzione ponte sul torrente Tagliamentuzzo, strada nazionale n. 3 (Udine);
Ampliamento stazione Sinaluga (linea Empoli Chiusi, Ferrovie Romane);
Maggiori lavori al tronco Ghiareto-Caprigliola nella ferrovia Parma-Spezia;
Progetto di binario dalla stazione di Colico al Lago;
Id. di un rifornitore alla stazione di Lendinara sulla linea Legnago-Rovigo (Ferrovie Alta Italia);
Id. d'appalto riformato del tronco Porto Empedocle (Ferrovie Sicule);
Id. id del tronco Siculiana-Montallegro (linea Castelvetrano-Empedocle, Ferrovie Sicule);
Modificazioni ai piani delle stazioni nella ferrovia Napoli-Baiano;
Impianto servizio merci a piccola velocità alla stazione di Sesto S. Giovanni (Ferrovie Alta Italia);
Andamento generale della strada n. 85 (Catanzaro);
Variante alla costruzione del canale Morozzo (Ferrara).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di costruzione d'una stradetta necessaria a ristabilire le comunicazioni di una proprietà del sig. Jachini, interrotte dai lavori della ferrovia Ancona-Foggia;
Id. d'appalto lavori d'ampliamento stazione di Motta, linea Catania-Licata;
Id. d'appalto lavori ampliamento stazione Bagheria, linea Palermo-Porto Empedocle;
Id. d'appalto sessennale per lavori d'ordinaria escavazione dei canali secondari della laguna Veneta;
Id. di lavori addizionali per costruzione 2° tronco della strada provinciale Longobucco a Rossano (Cosenza);
Istanza per dichiarazione di pubblica utilità della costruzione di un asilo infantile in Oneglia.

><

L'Impresa L. Medici, in una sua lettera alla *Gazzetta Piemontese*, ci fa carico di un'inesatta informazione relativa ai lavori della ferrovia Novara-Varallo, che noi *non abbiamo pubblicata*. La *Gazzetta Piemontese* ebbe già ad inserire, dietro nostro invito, una rettifica al proposito: ciò non di meno noi non possiamo lasciar passare la cosa sotto silenzio, poichè, gelosi della fama di esattezza che ebbero sempre a godere le nostre particolari informazioni, ci teniamo tanto più a serbarla intatta, allorquando trattasi di notizie che possono in qualche modo immeritatamente intaccare la riputazione o gli interessi altrui.

><

La morte del compianto prof. comm. A. Cavallero ebbe un'eco di condoglianza anche nella Svizzera, ove l'egregio nostro concittadino era conosciutissimo per le opere sue e per le relazioni che lo legavano a scienziati e numerosi amici.

Ecco infatti quanto ci scrive l'illustre ingegnere professore Colladon da Ginevra, accompagnando egli la sua lettera colle più lusinghiere espressioni verso

l'Italia ed in ispecie verso la Scuola degli ingegneri di Torino.

MONSIEUR LE RÉDACTEUR.

Nous avons appris avec un profond regret à Genève et dans une partie de la science industrielle, la mort prématurée d'un des premiers savants de l'Italie, l'éminent et dévoué professeur de l'Ecole des Ingénieurs de Turin, Agostino Cavallero, auteur d'un important ouvrage théorique et pratique sur la Thermodynamie et l'Aérodynamie (Turin 1882).

M. Cavallero s'était fait connaître en Suisse non seulement par ses vastes connaissances en mécanique appliquée, mais aussi par de fréquentes visites industrielles, lors qu'il conduisait, comme professeur et comme ami bienveillant, les élèves de l'Ecole d'application du Valentin visiter les chemins de fer en construction et les grandes manufactures des principaux cantons industriels.

La mort prématurée et celle un peu plus ancienne du savant hydraulicien Richelmy laissent dans cette Ecole de Turin, fondée par l'illustre I. Giulio, de bien douloureux regrets et des vides difficiles à combler.

Genève, avril 1885.

D. COLLADON.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Cerda. — Il 4 maggio presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Palermo si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al compimento del tronco della ferrovia Messina-Cerda, compreso fra la stazione Lascari ed il fiume Torto, (m. 14,831), escluse le espropriazioni di stabili e la provvista del ferro d'armamento e dei meccanismi fissi, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 640,000 I lavori debbono essere ultimati entro 18 mesi. La cauzione provvisoria è fissata in L. 32,000; quella definitiva in L. 64,000. Fatali a 15 giorni.

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle chiusure, della fornitura e posizione in opera della massicciata per l'armamento e della posa dell'armamento della ferrovia Ascoli-S. Benedetto, e pel tratto dall'estremo sud della stazione di Porto d'Ascoli e la stazione di Ascoli-Piceno, venne presso il Ministero provvisoriamente deliberato il 6 corrente al sig. Clemente Peraldo, il quale offerse il ribasso del 26 0[0 sul prezzo di L. 374,000, che resta così ridotto a L. 276,760. I fatali scadono il 18 aprile. (V. n. 12 del *Monitore*).

— L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della stazione di Ascoli-Piceno, escluse le espropriazioni degli stabili, la provvista e posa in opera della ghiaia e dei ferri per l'armamento e dei meccanismi fissi, indetto pure pel 6 aprile, andò deserto al Ministero, e venne alla Prefettura di Ascoli-Piceno provvisoriamente aggiudicato al sig. Pietro Ceci, il quale offerse il ribasso del 15.29 0[0 sul prezzo di L. 315,000, che rimane perciò ridotto a L. 266,836 50. I fatali scadono il 18 aprile. (Vedi n. 12 del *Monitore*).

Tramway astigiani. — Il 28 aprile, alle ore 10 ant., avrà luogo in Asti, nello studio del notaio cav. Giuseppe Pia, l'asta, ordinata dal tribunale d'Asti, per la vendita e cessione dei tramways astigiani a vapore: 1° linea Asti a Cortanze (oltre 18 chil.); 2° linea Asti a Canale oltre 21 chil.). Colle linee verranno vendute le stazioni, relativi fabbricati, binari, scambi, accessori di armamento ed ogni adiacenza; locomotive, vetture, carri ed ogni materiale mobile, L. 550,000. Dep. L. 50,000. Il deliberatario, oltre il prezzo, dovrà rappresentare le cauzioni prestate dai concessionari in L. 875 in rendita cons. it. 5 0[0 alla prov. di Alessandria; L. 500 rend. alla prov. di Cuneo. Elezione di domicilio in Asti.

Ferrovie sarde complementari. — Leggiamo nell'*Avvenire di Sardegna* del 7 corr. la seguente notizia che riproduciamo con tutto piacere:

Comunichiamo ai lettori le seguenti notizie, quali da Roma ce le trasmise persona seria e bene informata, la quale ne garantisce l'esattezza.

In data 31 marzo il sig. comm. Alfredo Cottrau, a nome proprio, e come amministratore delegato della *Impresa Industriale Italiana in Napoli*, ed il signor ingegnere Antonio Vivanet, concessionario della costruzione delle strade della provincia di Cagliari, presentarono a S. E. il Ministro dei lavori pubblici domanda esplicita e dettagliata per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della rete ferroviaria complementare, testè votata dal Parlamento.

Ci compiaciamo che questa offerta sia stata messa avanti da una Società italiana, la quale opera con capitali nazionali. Torna altresì gradito vedere un ingegnere sardo, un nostro concittadino prender parte a questa combinazione.

La capacità tecnica del sig. comm. Cottrau è notissima all'Italia e all'estero, ed il nostro sardo A. Vivanet è uomo per lumi ed attitudini pratiche degno di stargli a fianco, e cooperare nell'impresa cui entrambi si accingono.

Intanto, domani o domani l'altro per conto di questi signori, arriverà dal continente il signor ingegnere Emilio Olivieri, onde fare sul terreno i veri e definitivi studi all'uopo necessari. Il signor Olivieri è un ingegnere distinto, noto favorevolmente per lavori simili in diverse regioni d'Italia intrapresi e compiuti.

Ci assicurano che questa società Cottrau-Vivanet ha deliberato di presentare a giorni fissi, preventivamente determinati, gli studi delle diverse linee, quali occorrono per intraprendere le costruzioni, e proseguirle senza interruzioni, giusta lo spirito della legge, e col positivo vantaggio delle provincie e municipii interessati.

Ferrovie Comasche. — Leggesi nell'*Araldo* di ieri:

Continuano vigorosamente, ad onta delle recenti avversità naturali, i lavori del tronco Como-Camerlata, e del breve tratto Camerlata-Grandate, ultimo del tronco appaltato al sig. Giandana.

L'Impresa Mereghetti e Arnaboldi sta collocando il binario (che crediamo definitivo) sul gran ponte del fiume Aperto, terminato avanti Pasqua. Mentre poi si attende di giorno in giorno l'arrivo delle travate metalliche pel sovrapassaggio alla ferrovia Milano-Chiasso, di costa al cavalcavia della Napoleona, si è cominciato a porre le rotaie sul piano stradale già bell'e pronto al di là del detto sovrapassaggio, per modo che prestissimo locomotiva e carri potranno risalire un altro mezzo chilometro a caricare il materiale di sterro dalle trincee superiori non ancora compiute.

All'argine di San Giuseppe l'avanzamento è visibilissimo, e crediamo non resti a condurvi che un terzo, o poco più, dei 107,000 metri cubici che misurerà a lavoro finito.

I soli punti un po' arretrati sono il sotto passaggio della strada nuova canturina, e la trincea alla seconda svolta della Napoleona, dove l'incoerenza del terreno inceppa le varie opere in modo piuttosto serio.

Ferrovia Castellamare-Cancello. — Riproduciamo dall'*Opinione* i seguenti dettagliati ragguagli su questa nuova linea, che, come abbiamo nel precedente numero annunciato, verrà il 26 corrente aperta al pubblico esercizio.

La nuova linea si distacca dalla stazione di Castellammare di Stabia e segue, con un secondo binario, la linea Castellammare-Napoli sino al fiume Sarno per i tre primi chilometri. Dopo il Sarno le due line Castellammare-Napoli e Castellammare-Cancello, abbandonano il tracciato attuale della ferrovia per Napoli, e vanno a raccordarsi colla fer-

rovia Napoli-Eboli, presso al chilometro sesto, dove fu costrutta una nuova stazione per Torre Annunziata alla estremità orientale del paese.

Da Torre Annunziata la ferrovia per Cancello, percorrendo le falde orientali del monte Vesuvio, sale fino ad Ottajano toccando i paesi di Boscoreale, Terzigno e San Giuseppe, e quindi scende a Cancello toccando il paese di Marigliano.

Dalla stazione di Castellammare a quella di Cancello, la linea ha uno sviluppo di circa 36 chilometri.

La diramazione per Gragnano si distacca in regresso dalla stazione di Castellammare e sale a Gragnano, grazioso paesello, famoso per le sue paste e pel suo vino, sviluppandosi per circa cinque chilometri.

La pendenza massima è del 16 per mille sulla linea per Cancello, del 25 per mille sulla diramazione per Gragnano; il raggio minimo delle curve è rispettivamente di m. 400 e di m 300.

Stante la favorevole disposizione delle campagne, il tracciato si sviluppa con curve ampie e con lunghi rettifili; di questi ve ne sono undici che hanno lunghezze variabili da uno a sei chilometri.

Il punto culminante della linea per Cancello è la stazione di Ottajano, che trovasi a metri 126 sul livello del mare; le stazioni estreme di Castellammare, Cancello e Gragnano sono rispettivamente a metri 5, 35.84 e 103 sul mare.

Le opere d'arte principali sono 19 ponti e sottovie in ferro, di luce da m. 4 a 12.

Sulla diramazione per Gragnano esiste un viadotto in tre archi di m. 12 ciascuno, per attraversare il profondo vallone denominato Casola.

Vi sono inoltre numerose opere d'arte minori, cioè sottopassaggi e Cavalcavia per accesso da una parte all'altra della ferrovia, acquedotti per lo scolo delle acque e piccoli sifoni per il passaggio di acque per l'irrigazione.

La regione per la quale passa la ferrovia è ricca di strade provinciali, comunali e vicinali, che vengono attraversate in parte con cavalcavia e sottovia, in parte con passaggi a livello. Di questi ve ne sono 64, oltre a 16 passaggi privati.

Le case cantoniere sono in numero di 39, e contengono ciascuna quattro camere.

L'armamento è fatto con rotaie di acciaio di 12 metri di lunghezza, del peso di chilogrammi 36 al metro lineare, messe in opera a giunzione sospesa.

Gli studi per la linea Cancello-Castellammare-Gragnano subirono diverse modificazioni per soddisfare a tutti gli interessi dei comuni, e non furono ultimati che nel maggio 1884.

La Società delle Meridionali ha dovuto vincere gravi difficoltà per le espropriazioni, le quali non si poterono eseguire prima di avere i decreti di approvazione dei progetti da parte del Ministero.

Ed i lavori non si poterono intraprendere che alla metà dello scorso anno, e furono disturbati dalla invasione del cholera nei mesi di settembre e di ottobre, e dalle pioggie di dicembre e in gennaio scorso.

Ferrovia interna Genova-Spezia. — Il Consiglio provinciale di Genova si occupò in questi giorni della proposta del sig. Paita per una nuova linea ferroviaria che da Genova metta alla Spezia.

Il consigliere *Farina* a questo riguardo osservò che egli da molto tempo, assieme all'egregio suo collega cav. Tommaso Bertollo, si era occupato che vi fosse altra comunicazione fra Genova e la Spezia e che anche ultimamente scrisse al Ministro, che fra i mille chilometri di ferrovia votati dalla Camera nella nota legge delle Convenzioni ferroviarie, sarebbe giusto, utile, anzi urgente, che vi fosse compreso un tratto di ferrovia da Genova a Borgotaro con diramazione a Chiavari ed alla Spezia; che questa strada sarebbe anche utile sotto il rapporto militare, e riuscirebbe pure accetta al Ministero della guerra, e che essa, in oggi poi specialmente, si dimostra più necessaria dietro i guasti avvenuti nella ferrovia fra Moneglia e Deiva, e quelli che possono facilmente accadere nella ferrovia medesima, perchè gran parte della stessa è costrutta in luoghi franosi, che daranno frequenti motivi a lunga interruzione, con grave danno del commercio e dei viaggiatori.

Che però il Ministro dei lavori pubblici ultimamente gli rispose che il Consiglio delle Strade ferrate si era già occupato dell' esame del progetto di tale ferrovia e della relativa domanda del Consiglio provinciale di Genova, perchè fosse compresa fra quelle di 4ª categoria, ed ha opinato che la proposta linea per l'importante spesa a cui darebbe luogo la sua costruzione, non possa essere classificata fra quelle di quarta categoria.

Intervenne viva discussione tra il Farina ed altri consiglieri per vedere se vi era alcun mezzo onde provvedere ai bisogni di tale strada.

Il consigliere Pizzorno propose che l'istanza del consigliere Paita fosse stampata e distribuita ai consiglieri perchè ne potessero prendere esatta cognizione, ed intanto il Consiglio stabilì che si nominasse una Commissione, lasciando la scelta dei membri al Presidente, la quale potesse pure fare degli studi per un attuabile progetto di tale strada, mettendosi in comunicazione anche col Ministro dei lavori pubblici per concertarne i mezzi.

Il Presidente si riservò di procedere alla nomina dei membri di tale Commissione.

La ferrovia di Valle Camonica. — In occasione che il Consiglio provinciale bresciano è chiamato a definitivamente pronunciarsi sopra questa ferrovia, il giornale *La Provincia di Brescia* pubblica un notevole articolo per esortare quella rappresentanza provinciale a far tutto quanto può da lei dipendere, perchè la ferrovia di Valle Camonica possa fra breve essere un fatto compiuto.

Noi di quell'articolo vogliamo riprodurre la parte che riassume in breve la storia retrospettiva del progetto in discussione.

Ecco pertanto cosa si legge a questo proposito nella *Provincia di Brescia*:

Di questo importantissimo argomento ebbe il Consiglio ad occuparsi in varie circostanze risalendo sino all'anno 1874; ma la discussione non prese una forma concreta se non dopo la legge 29 luglio 1879. Allora deliberò addirittura di chiedere al Governo la concessione della linea in continuazione alla Parma-Brescia-Iseo sino a Breno. Occorreva il progetto tecnico, e d'accordo colla Deputazione provinciale venne questo studiato accuratamente dai signori ingegneri Damioli e Crespi; la spesa venne fatta salire a sei milioni e trecentomila lire. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici in massima lo trovò meritevole di approvazione, ma ordinò alcune lievi modificazioni e rettifiche. In questo stato la questione venne portata davanti al Consiglio provinciale, il quale, in esito a lunga discussione avvenuta nelle sedute del 28 e 29 marzo 1883, deliberò di far eseguire nuovi studi, allo scopo di far conoscere quale fosse il sistema più opportuno da adottarsi, specialmente per attenuare, in quanto fosse possibile, la spesa. Questi studi, eseguiti dettagliatamente dall'ufficio tecnico provinciale, rilevarono la convenienza della ferrovia a sistema economico, ma a scartamento ordinario, ed esclusero la convenienza, anzi la possibilità di una guidovia, e fecero poi salire la spesa alla somma di sette milioni di lire.

Nella seduta del 22 aprile 1884 il Consiglio impegnava la Provincia per il tratto Iseo-Breno, obbligandosi al contributo di due terzi della quota riservata agli enti interessati, incaricata la Deputazione provinciale di concludere il consorzio coi comuni per l'altro terzo.

Questa deliberazione però non ebbe seguito.

Ora la questione della ferrovia di Valle Camonica è nuovamente portata davanti al Consiglio provinciale per le sue definitive deliberazioni.

Ferrovia Viterbo-Toscanella, Corneto-Civitavecchia. — Il Consiglio comunale di Roma ha deliberato di concorrere con lire 100 mila per la ferrovia Viterbo-Toscanella, Corneto-Civitavecchia; e la Deputazione provinciale ha approvato, per quanto riguarda il vincolo al bilancio oltre i 5 anni.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — In adunanza dell'8 aprile la Giunta municipale di Torino, visto il nuovo progetto per la costruzione di una ferrovia economica a binario ridotto fra Torino, Chieri, Piovà e Casale,

si mostrò in massima favorevole a proporne al Consiglio comunale la domanda di concessione in nome del Municipio di Torino.

Ferrovia Bologna-Firenze-Roma. — Oltre alle deliberazioni già note dei Municipii di Firenze e di Prato, che stanziarono rispettivamente per lo studio della linea della Setta e del Bisenzio lire quindicimila e cinquemila, onde il Comitato per detta linea possa far fronte agli studi di dettaglio, ossia rendere un vero e proprio *progetto particolareggiato* quello di *massima* Protche, la Camera di commercio ed arti di Firenze stanziò nella cifra di lire tremila il suo concorso per lo sviluppo degli studi stessi.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Il 9 corrente, in una sala del Palazzo municipale di Torino, erano convenuti in assemblea gli azionisti della Società per la Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Presiedeva l'assemblea il comm. Massa, capo del Consiglio d'amministrazione della Società, assistito da vari amministratori e dal direttore della Ferrovia, ing. Orlando Bignami.

Gli azionisti presenti erano in numero di 192, rappresentanti 5276 azioni e 823 voti.

Secondo le disposizioni delle materie all'ordine del giorno, sorgeva dapprima il comm. Arcozzi-Masino, segretario del Consiglio d'amministrazione, a dar lettura d'una relazione stampata sull'andamento della ferrovia per l'anno decorso.

In detta relazione, dopo registrati i maggiori introiti, coonestate le spese straordinarie, e fatto cenno dei principali avvenimenti del 1884, si rilevava come soddisfacente fosse l'andamento generale della Ferrovia, malgrado le poco favorevoli condizioni sanitarie del decorso autunno, e si conchiudeva con un meritato encomio all'indirizzo dell'ingegnere Orlando Bignami, direttore della ferrovia.

Approvata la relazione, e udita la favorevole dichiarazione dei sindaci revisori dei conti, l'assemblea passava a votare le cifre del bilancio 1884, che si possono così riassumere:

Attivo.

Introiti dell'esercizio (detratte le tasse erariali, bolli, imposta sul telegrafo, ecc)	L. 358,096.41
Sussidio chilometrico governativo	» 10.920.—
Introiti fuori esercizio	» 10,994.75
Totale	L. 560,011 16

Passivo.

Spese d'esercizio	L. 302,647.47
Spese straordinarie	» 14,999 38
Interessi alle Obbligazioni sociali	» 98,250.—
Ammortamento di 70 Obbligazioni sociali	» 35,000 —
Interessi e sconti alla Banca Subalpina e di Milano ed alla Cassa risparmio	» 90,750.—
Interessi diversi e casuali	» 10,776.99
Erogate in estinzione di passività diverse	» 7,687.32
Totale	L. 560,011.16

In seguito si approvava il conto preventivo per l'esercizio 1885, che si bilanciava nella cifra di L. 552,000, e poi si passava alla rinnovazione di quattro amministratori e dei sindaci.

La votazione dava i seguenti risultati:

Consiglieri eletti:	
Trombotto comm. Carlo	con voti 777
Peyron comm. ing. Amedeo	» 752
Palberti avv. Romualdo	» 749
Casana barone Augusto	» 736
Sindaci effettivi:	
Gobbi Carlo	con voti 726
Melano di Portula conte Enrico	» 711
Martinetti Andrea	» 706
Sindaci supplenti:	
Turina cav. dott. Carlo	con voti 653
Berta avv. Augusto	» 579

Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. — A quanto abbiamo già detto pel passato di questa ferrovia aggiungiamo i seguenti particolari:

La linea, che è di quarta categoria, ha la lunghezza di metri 7,421.71, dei quali 3,485.87 rettilinei e 3,935.84 in curva con raggio minimo di m. 100. Massima pendenza della linea metri 21.90 per mille.

Unica stazione lungo la linea, quella di Colle Val d'Elsa.

L'armamento è fatto con rotaie in acciaio Bessemer, del tipo Vignole, della lunghezza di m. 7 e del peso di chilogrammi 24 a metro lineare.

Numerose le opere d'arte costruite lungo la linea. Meritano nota:

Un ponte di ferro a luce di m. 5.70;

Due ponti in muratura, uno di m. 10 e l'altro di m. 14.50;

Tre ponti sull'Elsa, il primo a due archi di m. 16 caduno: il secondo ed il terzo a tre archi, dei quali quello centrale di m. 15 e quelli laterali di m. 2.50;

Quattro sottopassaggi in muratura da 5.25 a 7.35.

Ferrovia Lavezzola-Lugo. — L'Ufficio del Genio civile di Ravenna ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco della diramazione ferroviaria da Lavezzola a Lugo, compreso fra Conselice e Massalombarda, della lunghezza di m. 8970.

Spesa presunta L. 1,453,000, delle quali per lavori e provviste comprese in appalto L. 1,040,000 e L. 413,000 a diposizione dell' Amministrazione per le espropriazioni, gli imprevisti e la provvista del materiale di armamento e di quello fisso per le stazioni.

Ferrovia Roma-Solmona. — Quanto prima si dovrà provvedere all' appalto dei materiali di armamento occorrenti per la ferrovia da Roma a Solmona. Le rotaie da provvedere dovranno essere di acciaio fuso Bessemer del tipo Vignole della lunghezza di m. 9 e del peso di 36 chilog. per metro corrente.

L'appalto riguarderà la fornitura di tonnellate 12,600 di rotaie; di quintali: 5,040 di piastre; 6,390 di stecche; 3,470 di ramponi e 1,280 di chiavarde. L'importo totale della fornitura ammonterà a circa L. 3,200,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella sua seduta del 10 corrente, il Consiglio federale ha approvato con alcune riserve i progetti presentati dalla Direzione della ferrovia del Gottardo per la costruzione di un'officina di riparazioni in Bellinzona. Specialmente il Consiglio federale, basandosi sull' art. 14 della legge ferroviaria, in considerazione delle circostanze speciali per rispetto all'estesa rete della ferrovia del Gottardo e per motivi tecnici d' esercizio, che parlano a favore dell'impianto sul versante nord delle alpi di una officina di riparazione per il materiale ruotante sulle linee settentrionali, si riserva di domandare alla Ferrovia del Gottardo la conservazione, oppure l'ampliamento delle due officine.

Tariffe. — A partire dal 20 aprile 1885 sarà attivata una tariffa eccezionale per il trasporto di *feccia di vino liquida o secca* a vagoni completi di 10,000 chilogrammi nel servizio italo-svizzero.

Gli esemplari di questa tariffa sono vendibili dal 1° corr. in poi presso l'Ufficio commerciale della Società, o pel tramite delle stazioni, al prezzo di 25 centesimi caduno.

Sentenza. — La *Gazzetta Ticinese* reca:

Dopo otto giorni di deliberazioni, il tribunale arbitrale al quale era stata sottoposta la vertenza sorta fra la Direzione della ferrovia del Gottardo e l'Impresa Favre, costruttrice del gran tunnel del Gottardo, ha pronunciato sabato la sua sentenza, la quale dispone:

« Tutte le pretese della Ferrovia del Gottardo circa alle penalità convenzionali per ritardo nel compimento del tunnel, per l'importo di fr. 2,745,000, interessi progressivi per anticipazioni, per le installazioni e responsabilità della cauzione nel senso del computo della libera vendita del titolo di cauzione, sono respinte. Inoltre la ferrovia del Gottardo è dichiarata tenuta a rifondere all'Impresa per spese alla

parte pericolosa del tunnel presso M. 2800 (invece dei franchi 2,201,360 pretesi) fr. 1,026,000, compresi i fr. 232,358 già calcolati in deduzione dalla Ferrovia del Gottardo, e per indennizzo generale (invece di fr. 11,481,322), soltanto fr. 757,000.

« Le installazioni, per l'importo di fr 5,584,080 ed il bonifico per le parti d'installazioni ritirate dalla ferrovia del Gottardo non erano in quistione. Le spese di giudizio sono caricate alle due parti, mentre le spese extra-giudizio sono respinte ».

Questa sentenza è altrettanto favorevole alla Compagnia del Gottardo quanto disastrosa per l'Impresa. Infatti, degli otto milioni impiegati dall'impresa. Favre nella costruzione del gran tunnel, essa ne ritirerà soltanto fr. 2.200,000. Il resto è perduto.

Ferrovie austro-ungariche. — La Camera dei deputati ha approvato in terza lettura, con 159 voti contro 148, la convenzione conchiusa tra il Governo e la Compagnia della ferrovia *Nord Imperatore Ferdinando*, per il prolungamento della concessione d'esercizio.

Ferrovie Bulgare. — Si annunzia da Sofia che quel Governo ha iniziato nuove pratiche pel riscatto della linea Rutschuk-Varna. Tuttavia nei circoli d'ordinario bene informati assicurasi, che il Governo non sarebbe disposto a pagare una somma maggiore di fr. 43,000,000, nè ad accordare alcuna garanzia speciale, mentre che il precedente Gabinetto aveva offerto, non solamente un maggior prezzo, ma ancora una garanzia sui prodotti delle dogane.

Ferrovie Rumene. — La Camera ha approvato un progetto di legge, che accorda al Governo un credito di 400,000 franchi, per lo studio delle diverse piccole ferrovie, che occorrano pel raccordamento alla rete principale di tutte quelle provincie del regno, che si occupano della viticultura.

L'assemblea legislativa ha altresì approvato un progetto di legge per la costruzione di ponti sul Danubio, sulla Borcea e suoi affluenti, destinati al raccordamento delle linee Bucharest-Faurei e Fetesti-Danubio colla ferrovia Czernavoda-Constantza. A quest' effetto il Governo è autorizzato ad emettere 35,000,000 di rendita ammortizzabile.

Il progetto di legge dispone inoltre, che la costruzione di questi ponti formerà oggetto di esperimenti d' asta ai quali saranno invitate a concorrere le principali officine dell'estero.

La ferrovia Suakim-Berber. — Il *Morning Post* annunzia che i lavori di costruzione della ferrovia Suakim-Berber debbono essere cominciati il 6 corrente.

Soggiunge che il primo tronco di essa tra Suakim e Handub (il punto più avanzato occupato dal generale Graham) sarà il più facile dell'intera linea; perchè su un percorso di circa dodici miglia, non presenta che un dislivello di 330 piedi con una pendenza del mezzo per cento.

Il materiale per 10 miglia di linea è già sbarcato e vi sono 10 navi in porto pronte a scaricarne di più quanto sia necessario.

La difficoltà dell'acqua sarà superata col porre dei condotti lungo la linea, nei quali l'acqua sarà introdotta mediante pompe americane recate appositamente sul luogo.

Non appena un primo tratto di ferrovia sarà compiuto a tal punto da permettere il passaggio dei vagoni e delle macchine, un treno corazzato percorrerà la linea per assicurare protezione alla linea e agli operai.

Tramways di Praga. — La rete esercitata nel 1884 aveva, alla fine di quell'anno, una estensione di m. 17,842, con una lunghezza media, durante l'esercizio, di m. 16,096.

Il conto di primo impianto importa: per concessioni, strade, materiale, immobili: fr. 6,548,979; per cavalli: franchi 277,070, e così in totale fr. 6,726 049, non compresi fr. 161,557 di cauzioni.

Il capitale sociale consta di fr. 2,500,000, divisi in 10,000 azioni di 250 franchi ciascuna: vennero inoltre emesse delle obbligazioni per la somma di fr. 4,250,000.

L'esercizio 1884 ha dato un'entrata lorda di fr. 966,276, ed una spesa di fr. 696,931, lasciando così un prodotto netto di fr 269 344, a cui si debbono aggiungere le entrate indirette ed il saldo del 1883, che fanno salire il beneficio sociale a fr. 327,048.

Questa somma venne così ripartita: fr. 250,920 per rata interessi delle obbligazioni; fr. 7,642 per spese dell'Amministrazione centrale; fr. 20,000 per fondo di riserva pei cavalli; fr. 8,800 per *tantième* all'Amministrazione; fr. 1,301 a fondo di riserva, e fr. 32.384 per saldo a riportarsi.

La rete è attualmente per intiero terminata.

Notizie Diverse

Nuove traverse ferroviarie. — Il *Centralblatt für den deutschen Holgandel* riferisce che in Germania sono state ora inventate delle nuove traverse ferroviarie da sostituirsi vantaggiosamente a quelle usate sinora, che, come è noto, sono o di legno rovere, come il più resistente, o di abete, o faggio, iniettato.

Tali nuove traverse si fanno con la scoria delle ferriere, che sinora serviva a nulla e che viene indurita col sistema Siemens.

Giubileo ferroviario — Leggesi nella *Nord Deutsche Allgemaine Zeitung*:

Ricorrendo nel prossimo agosto il 50° giubileo dell'esistenza della prima ferrovia del Belgio, si attribuisce a Re Leopoldo l' intendimento di invitare tutti i Governi civili ad un Congresso ferroviario mondiale, con mostra annessa, che si dovrebbero riunire per la circostanza a Bruxelles.

La mostra sarebbe limitata ai modelli di locomotive e vagoni, che erano in uso 50 anni fa.

Concorso per un progetto d'arte. — Gli amministratori del Monte di Prestanza di Barcellona Pozzo di Gotto, provincia di Messina, con deliberato del 31 gennaio 1885, hanno stabilito un concorso per la scelta di un progetto d'arte, da servire per la ricostruzione del palazzo di detta Opera. I progetti che verranno presentati non più tardi del 1° agosto p. v., termine del concorso, saranno deferiti al giudizio di una eletta Commissione tecnica di un capoluogo di provincia, e sarà attribuito il premio di lire 1,000 all'autore di quel progetto che otterrà la preferenza.

Per ogni dettaglio, schiarimento ed ammontare della spesa, rivolgere domanda al sig. segretario del Monte.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii nella passata settimana, si tennero silenziosi e intrattati, fatta eccezione delle azioni della Società delle Meridionali, le quali, pure negoziate sempre, non evitarono il ribasso che le fece scendere da 720 a 685; le obbligazioni relative vennero segnate a 310, poi a 307.50; i Boni rimasero invariati sul 556 circa.

ESTRAZIONI

Società concessionaria della strada ferrata da Torino a Cuneo-Saluzzo. — In adempimento del disposto degli articoli 35 e 36 degli statuti sociali, il giorno 30 aprile corrente, alle ore 4 pom., si procederà alla estrazione annua di numero cento azioni di questa Società, le quali verranno rimborsate al valore nominale, quindi estinte e cambiate con titoli speciali che daranno diritto al solo dividendo, cessando dal partecipare all' interesse del 5 per cento.

CONVOCAZIONI

Società italiana per ferrovie economiche e tramvie a vapore della provincia di Pisa. — L' assemblea generale ordinaria convocata pel giorno 31

marzo decorso, non avendo potuto aver luogo per mancanza di numero legale degli intervenuti, gli azionisti sono nuovamente convocati in assemblea generale ordinaria pel 18 corr. aprile, alle ore 2 pom., alla sede della Società, 40, via Carlo Alberto, in Torino, piano terreno. (V. *Monitore* del 25 marzo).

Manifattura di Cuorgnè. — Assemblea generale ordinaria pel 25 aprile alle ore 2 1\|2 pom., nel locale della Società, 8, corso Re Umberto, in Torino, per relazione del Consiglio d' amministrazione; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio 1884 e del relativo dividendo; nomina di cinque amministratori; nomina di tre sindaci e due supplenti.

Società vinicola italiana (*in liquidazione*). — Assemblea generale degli azionisti per il giorno 27 aprile 1885, ore 10 antim., in Asti, nel salone dell' Albergo della Salera, per relazione del Comitato di stralcio; approvazione del bilancio; costituzione di nuovo stralcio, in surrogazione degli stralciari mancanti o dimissionari, o che venissero dalla stessa assemblea revocati; nomina dei sindaci.

Società generale italiana di telefoni e di applicazioni elettriche (*Sede in Roma*). — Assemblea generale ordinaria degli azionisti per il 29 aprile ad un' ora pomeridiana, nella sede sociale, in via in Lucina, n. 24, per resoconto del Consiglio sulle convenzioni fatte con la Società meridionale di telefoni ed elettricità; resoconto del Consiglio d' amministrazione sull' esercizio 1884, e presentazione del bilancio; resoconto dei sindaci sull' esercizio e bilancio 1884; nomina degli amministratori uscenti di carica e mancanti, nomina dei sindaci effettivi e supplenti, e loro attribuzioni; comunicazioni diverse.

Società generale per la illuminazione a gas in Roma. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 30 aprile, alle ore 3 pom., nelle sede della Società, palazzo Raggi, Corso, n. 173, per rapporto del Consiglio di amministrazione sopra la situazione degli affari sociali; comunicazioni diverse e relazione dei sindaci; approvazione del bilancio; rinnovazione di una parte del Consiglio e nomina di tre sindaci effettivi e due supplenti.

PAGAMENTI

Banca Romana. — Col giorno 11 corrente mese incominciò il pagamento del saldo dividendo 1884 sulla cedola 42 delle azioni della Banca Romana in L. 8 per ciascuna azione, secondo la deliberazione adottata dall' adunanza generale degli azionisti nella seduta del dì 8 del corrente aprile.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Padova (17 aprile, ore 10 antim.; 1ª asta). — Appalto del lavoro d' ingrosso di banca con sotto-banca a robustamento dell' argine sinistro d' Adige, nella località Marezzana Dolfin con Drizzagno 1.o e 2.o Carrediana fra i cippi 21 e 27, sull' estesa di metri 948, nel circondario idraulico di Este. Prezzo L. 42,330. Inoltre l' impresa dovrà anticipare L. 3157.71 per compensi di danni verso l' interesse del 5 per cento in ragione di anno. Cauzione provvisoria L. 2560; quella per le spese d' asta, del contratto e delle tasse conseguenti L. 1100; cauzione definitiva il decimo del prezzo di delibera. I fatali scadono il 22 aprile.

Comune di Gonnosfanadiga (17 aprile, ore 12 merid. fat.) — Appalto dei lavori di costruzione della strada interna che mette in comunicazione le due frazioni che compongono questo comune, con annesso ponte a due arcate, della lunghezza di m. 1520, provvisoriamente deliberato per il prezzo di L. 48,120.

Comune di Valstagna (18 aprile, ore 10 antim. - 1.a asta). — Appalto dei lavori per costruzione di numero 4 serre, a difesa dell' abitato del comune di Valstagna dal torrente omonimo. Prezzo L. 50,000. Cauzione provvisoria L. 2,000; definitiva L. 5,000.

L' asta sarà aperta sul dato di L. 50,000, pagabili come segue: un quinto del prezzo di delibera dopo eseguito un quarto di lavoro; un secondo quinto dopo eseguita la metà del lavoro; un terzo quinto al termine del lavoro, e agli ultimi due quinti dopo il definitivo collaudo per parte delle autorità governative e provinciali. I fatali scadono il 27 aprile.

Amministrazione provinciale di Roma (18 aprile, ore 12 mer., defin.) — Appalto della manutenzione della strada provinciale Toscanese Cornetana, tronco 2.o, da Toscanella alla nazionale Cassia, per sei anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo ridotto a L. 5,425.18.

Municipio di Trapani (19 aprile, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione e basolamento delle vie Corso Vittorio Emanuele, Gallo Avellone e Xitto, per la somma di L. 115,775 in base all' estimativo e capitolato approvati da questa Giunta municipale, ed ostensibile a chiunque in quest' ufficio, oltre ad altre L. 4225 a disposizione per opere non previste. Deposito di L. 5,000 a garanzia per gli obblighi d' appalto e L. 900 per appronto delle spese da liquidarsi. I fatali scadono il 4 maggio.

Amministrazione del consorzio per l' arginazione della sponda destra del fiume Marro (20 aprile, ore 10 antim. - 1.a asta). Comune di Jatrinoli. — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di argini in muratura (m.³ 20917) lungo la sponda destra del fiume Marro, in territorio di Jatrinoli, sulla presunta somma di L. 211,107 comprese L. 10,058.58 di impreviste. (V. n. 10 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione territoriale di Bari (20 aprile, ore 10 antim. - 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per un battaglione di fanteria e servizi accessorii presso l' ex-convento S. Maria in Potenza, per lo ammontare complessivo di L. 320,000. Dep. L. 32,000. I fatali scadono il 6 maggio. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 800 decorrenti dalla data del verbale di consegna dei medesimi.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (20 aprile, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto della provvista alla Regia marina nel primo dipartimento, durante l' anno 1885 e il primo semestre 1886 di legnami diversi e oggetti di legno per la somma presunta complessiva di L. 54,879.34. Deposito L. 5,500. I fatali scadono al 9 maggio.

Direzione del Genio militare di Bologna (21 aprile, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione della caserma Treno, completamento e sistemazione della caserma Caffè, e costruzione di una tettoia nella cittadella di Modena, per l' ammontare di L. 120,000. I lavori dovranno essere compiuti entro 150 giorni dalla data del verbale di consegna dei medesimi. Dep. L. 12,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Messina (21 aprile, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto per la esecuzione dei lavori bisognevoli per la pubblica nettezza, ossia spazzatura delle vie o luoghi pubblici della città per la durata di anni tre dal giorno in cui dietro l'approvazione del contratto per parte del sig. prefetto della provincia sarà a mezzo di un messo comunale nei modi amministrativi notificato all' appaltatore l' ordine del cominciamento di tale manutenzione per l' annua mercede a corpo ed astrasatto di L. 50,000, e salvo quanto è stabilito all' art. 17 del capitolato d'oneri, il tutto ai termini del capitolato medesimo. Dep. L. 1,000; cauzione L. 15,000. I fatali scadono il 26 aprile.

Genio militare — Direzione territoriale di Bari (23 aprile, ore 10 antim. - 1.a asta). — Appalto dei lavori per l' ampliamento e sistemazione dell' ex-convento Santa Maria in Potenza, per il comando di un reggimento di fanteria, magazzini, laboratorii, stato maggiore e deposito, per l' ammontare complessivo di L. 54,000, Deposito L. 5,400. I fatali scadono il 9 maggio. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 500 decorrenti dalla data del verbale di consegna dei medesimi.

Comune di Sesto Cremonese ed Uniti (23 aprile, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto dei lavori e provviste in parte a corpo ed in parte a misura occorrenti per la novennale ordinaria manutenzione di queste strade e cimiteri comunali con alcune relative opere di miglioria, decorribile dal 1.o luglio 1885. Prezzo L. 6,387.07. Dep. L. 500. I fatali scadono l' 8 maggio.

Municipio di Tagliacozzo (23 aprile, ore 9 antim. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di condottura dell' acqua potabile in questa città pel prezzo di L. 45,501.56, alle quali non vanno comprese L. 7,907.50 per sorveglianza e compenso ai proprietari dei fondi gravabili della servitù dell'acquedotto. Cauzione provvisoria L. 1,200; def. L. 4,000. I fatali scadono il 9 maggio.

Città di Civitavecchia (24 aprile, ore 11 antim. - 1.a asta) — Appalto della costruzione (a nord della città) di un muro daziario in sostituzione delle demolite mura castellane, della lunghezza di circa m. l. 595, in tre tratti. Il prezzo totale dell' opera è previsto per L. 14,245.97. Dep. provv. L. 400; cauzione defin. L. 1,200. I fatali scadono il 10 maggio.

Prefettura di Salerno (24 aprile, ore 10 antim. def.) — Appalto della esecuzione di tutte le opere e provviste per la sistemazione del tronco del canale di bonificamento del Vallo di Diano, denominato Fossato Maggiore, tra l' attuale ponte in legno sulla via Filo e metri 279.74 a monte dell' altro ponte in legno sulla via Cutura, della lunghezza di m. 2174.03, non che per la sistemazione del fosso di scolo denominato Lontrara delle Taverne, dal suo sbocco nel Fossato Maggiore presso il detto ponte Cutura e m. 1247.07 sopracorrente al ponte Prato delle Canne; della lunghezza di m. 2624.65. Prezzo ridotto L. 36,590.78. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna ed essere compiuti nel termine di mesi 10. Cauzione provv. L. 2,000; def. il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto.

Direzione del Genio militare di Torino (24 aprile, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto dei lavori pel prolungamento di tettoie al Poligono ferrovieri, ascendenti a L. 8,500, da eseguirsi nel periodo di giorni 60. Dep. L. 850; i fatali scadono all' 11 maggio.

Direzione degli armamenti del primo Dipartimento marittimo di Spezia (24 aprile, ore 2 pom. - 1.a asta). — Appalto di tessuti diversi, per la somma presunta complessiva di L. 58,023.50, da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia in due rate e nei seguenti termini, cioè. Un terzo delle singole quantità indicate nell' elenco che fa seguito all' art. 40 dovrà essere fornito nel termine di due mesi, decorrendi dalla data della notificazione al deliberatario dell' approvazione del contratto. Gli altri due terzi entro sei mesi dalla stessa data, ma non prima del mese di luglio 1885. Dep. L. 5,800. I fatali scadono l' 11 maggio.

Comune d' Iglesias, prov. di Cagliari (24 aprile, ore 11 ant. - 1.a asta) — Appalto della costruzione di una conduttura d' acqua potabile per questa città, giusta il progetto compilato dall' ing. Francesco Pisano, Melis e Zoppi in data 25 giugno 1884, per il prezzo soggetto a ribasso di L. 412,221.08. Cauzione provv. L. 20,000; def. L. 40,000. I fatali scadono il 12 maggio.

Deputazione provinciale di Alessandria (25 aprile, ore 10 antim. def.) — Appalto delle opere occorrenti alla trasformazione del ponte pensile sul Po presso la città di Casale. L'importo dell' appalto trovasi ora ridotto a L. 344,058.69. Cauzione provvisoria L. 20,000; def. L. 40,000.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (27 aprile, ore 10 ant. def.) — Appalto della provvista di coregge di cuoio per trasmissione di movimento per la somma ridotta a L. 28,547.64. Dep. L. 3,500.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (27 aprile, ore 12 merid. - 1.a asta) — Provvista alla regia Marina pei tre Dipartimenti durante l' anno 1885 e il 1.o semestre 1886, di tubi metallici, per la presunta somma complessiva di L. 123,695. Dep. L. 12.400. I fatali scadono il 22 maggio.

Amministrazione provinciale dell' Umbria (27 aprile, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tratto della strada Sellanese da Paraonde a Rasiglia, lungo metri 4118.08, e portante la spesa di L. 93,380, delle quali lire 51,167 a corpo e L. 42,213 a misura, giusta il progetto, redatto dall' ingegnere del secondo riparto dell'ufficio tecnico provinciale ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 9,338. I fatali scodono il 12 maggio.

Direzione del Genio militare di Firenze (27 aprile, ore 11 ant., fat.) — L'appalto dei lavori di adattamento dei locali a quartiere per fanteria, costruzione di una casermetta per le compagnie ecc. (Vedi *Monitore* del 1.o aprile) venne provvisoriamente deliberato a L. 239,864.50.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto il rafforzamento dei ponti Metteggiana e Calolzio per le ferrovie Alta Italia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1885

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	486,919.00	282.76
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	476,679.19	276 82
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 10,239 81	+ 5.94
Introiti dal 1º gennaio 1885	1,722.00	5,453,107.64	3,166.73
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	5,141,343.49	2,985.68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 311,764.15	+181.05
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	263,332.15	176.61
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388 —	241,785.71	174.20
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 21,546.44	+ 2.41
Introiti dal 1º gennaio 1885.	1,491.00	2,637,333.87	1,798.84
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,379 54	2,641,598.64	1,914.84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+111.46	— 4,264.77	— 146.—

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	7,997.83	247,40	8,245.23
Torino-Lanzo . » 32	22,204.34	5,916.31	28,120.65
Settimo-Rivarolo » 23	7,686.69	8,020.10	15,706.79
Santhià-Biella . » 30	17,799.96	22,010.65	39,810.61
Fossano-Mondovì » 21	2,225.62	»	2,225.62
Sassi-Superga . . » 3	328.25	»	328.25
	58,242.69	36,194.46	94,437.15

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	599,201.96	18,112.34
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	640,428.62	19,884.25
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	41,226 66	1,771.91
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 21 gennaio 1885 .	1,725.000	1,741,094 67	17,543.11
Periodo corr. 1884	1,684 —	1,860,613.10	19,256.30
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	119,518.43	1,713.19

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 marzo 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44
Viaggiatori	17,511.65	1,473 95	3,766.50	1,107.50	2,910.30
Bagagli	306.35	34,65	20.75	2.65	36.70
Merci G. V.	2,960 65	215.85	242 90	51.85	249.20
Merci P. V.	11,257.30	1,781.30	2,842 70	1,089.25	2,656.40
Totali . . .	31,125.95	3,505 75	6,472,85	2,251 25	5,882.60

ANNUNZI

ROTAIE D' ACCIAIO AL MASSIMO BUON PREZZO

Un metro di rotaia costa L. 0.50

Vagonetti **interamente d' acciaio**, come dallo schizzo, con ruote di **ghisa dura** ed assi **d' acciaio**

della portata di Chilog. **500** — Prezzo L. **137.50**
id. » **750** — » » **156.25**

Franco bordo **ANVERSA**.

Spedizioni per vagoni completi.

DINAMITE

CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

Bergamo — **Busalla** — **Cagliari** — **Cercina** (Firenze) — **Messina** — **Palermo** — **Roma** — **Salerno**

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO**.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL' ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D' ONORE ALL' ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

CENNI

SULLE FERROVIE SPECIALI ED ECONOMICHE

E PARTICOLARMENTE

SUI TRAMWAYS A VAPORE

e sul loro sviluppo in Italia

Opuscolo estratto dal *Monitore delle Strade Ferrate*

PREZZO Cent. 50

Vendibile all' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*

NOTE

sull' Esposizione Internazionale di Elettricità

IN VIENNA - 1883

RELAZIONE

presentata all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell' Ufficio d'arte pel servizio della Trazione
e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate.*

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

PER LA

Regìa Cointeressata dei Tabacchi in Liquidazione

SEDE IN ROMA

Capitale Versato L. 50,000,000

Essendosi oggi reso esecutorio il bilancio finale di liquidazione della Società anonima italiana per la Regìa Cointeressata dei tabacchi, stato approvato dagli azionisti nell'assemblea generale del 27 febbraio decorso, e pubblicato di poi nei modi e termini prescritti dal Codice di commercio, la Commissione di stralcio di detta Società, presi gli opportuni concerti con la Società generale di Credito mobiliare italiano, incaricata per conto del R. Tesoro colla convenzione 13 novembre 1883 del servizio relativo al rimborso del capitale dovuto dal Governo alla Società, avverte che il pagamento della quota di reparto in lire 602,45, spettante a ciascuna azione, ed in lire 8326,65, spettante ad ognuna delle Carature Siciliane, sarà incominciato da oggi.

E dovendosi all'atto del suddetto pagamento confrontare i titoli di azioni con la rispettiva matrice, onde assicurarsi della loro legittimità, il pagamento stesso sarà esclusivamente fatto in Roma, presso la sede della Società generale di Credito mobiliare italiano (via Due Macelli, 79), alla quale dovranno essere presentati, per l'opportuno rimborso, i titoli di azioni, e gli atti comprovanti il diritto di caratura, soddisfacendo alle modalità quì appresso indicate:

1. Che i titoli di azioni, dovendo essere confrontati colle relative matrici prima di essere ammessi a pagamento, dovranno essere lasciati in deposito presso detto Istituto per il tempo necessario alle operazioni di confronto.

2. Che le azioni dovranno essere accompagnate da distinta in doppio esemplare, i cui moduli saranno forniti della stessa Società generale di credito mobiliare italiano sede di Roma, e dovranno essere inscritte sulle distinte stesse scrupolosamente per progressivo numero di ordine, avvertendo che le distinte con cancellature o correzioni non saranno accettate.

3. Che entrambe le distinte dovranno essere firmate dal presentatore, ed una di esse verrà ad esso rilasciata, munita della firma di un impiegato espressamente incaricato di questo servizio, e di uno dei direttori della sede locale.

4. Che tale distinta che *non è girabile*, trascorso quel tempo che verrà indicato di volta in volta, a norma della quantità delle azioni presentate per la verifica, dovrà essere ripresentata e rilasciata alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano, unitamente ad apposita quietanza da firmarsi dal presentatore all'atto del pagamento che gli verrà fatto delle azioni riscontrate regolari.

5. Che per le carature dovrà all'atto del pagamento essere rilasciata quietanza in carta da bollo da lira una, da essere successivamente sottoposta a registrazione, la relativa spesa sarà ritenuta sulla somma da pagare.

6. Che il pagamento dell'importo delle azioni e delle carature presentate verrà eseguito mediante vaglia cambiarii sulla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, regolarmente girati al presentatore dei titoli.

7. Che gli sportelli della Società generale di Credito mobiliare italiano (sede di Roma) resteranno aperti nei giorni feriali per questo servizio dalle ore 10 antimeridiane ad un'ora pomeridiana.

Roma, 6 aprile 1885.

Per la Commissione di stralcio suddetta
Il Presidente: D. BALDUINO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 200 milioni interamente versato

SERVIZIO DEI TITOLI

XXXX.ma **Estrazione** dei **Buoni in Oro** eseguitasi in seduta pubblica il 1° Aprile 1885. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1885, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1885 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
169	841	845	3494	17465	17470	6999	34991	34995	10244	51216	51220
196	976	980	3513	17561	17565	7063	35311	35315	10249	51241	51245
223	1111	1115	3636	18176	18180	7100	35496	35500	10252	51256	51260
234	1166	1170	3642	18206	18210	7168	35836	35840	10297	51481	51485
246	1226	1230	3659	18291	18295	7218	36086	36090	10365	51821	51825
260	1296	1300	3660	18296	18300	7269	36341	36345	10414	52066	52070
310	1546	1550	3879	19391	19395	7457	37281	37285	10415	52071	52075
362	1806	1810	4013	20061	20065	7461	37301	37305	10496	52476	52480
425	2121	2125	4055	20271	20275	7463	37311	37315	10555	52771	52775
455	2271	2275	4125	20621	20625	7496	37476	37480	10668	53336	53340
572	2856	2860	4126	20626	20630	7559	37791	37795	10733	53661	53665
676	3376	3380	4176	20876	20880	7571	37851	37855	10859	54291	54295
705	3521	3525	4250	21246	21250	7575	37871	37875	10904	54516	54520
729	3641	3645	4281	21401	21405	7666	38326	38330	10942	54706	54710
764	3816	3820	4285	21421	21425	7667	38331	38335	10969	54841	54845
786	3926	3930	4395	21971	21975	7734	38666	38670	11020	55096	55100
787	3931	3935	4406	22026	22030	7782	38906	38910	11022	55106	55110
898	4486	4490	4576	22876	22880	7816	39076	39080	11041	55201	55205
936	4676	4680	4655	23271	23275	7906	39526	39530	11229	56141	56145
975	4871	4875	4734	23666	23670	8105	40521	40525	11330	56646	56650
1056	5276	5280	4944	24716	24720	8147	40731	40735	11452	57256	57260
1062	5306	5310	4991	24951	24955	8196	40976	40980	11461	57301	57305
1081	5401	5405	5066	25326	25330	8200	40996	41000	11471	57351	57355
1098	5486	5490	5085	25421	25425	8231	41151	41155	11472	57356	57360
1203	6011	6015	5105	25521	25525	8317	41581	41585	11510	57546	57550
1232	6156	6160	5143	25711	25715	8321	41601	41605	11513	57561	57565
1401	7001	7005	5332	26656	26660	8341	41701	41705	11549	57741	57745
1405	7021	7025	5342	26706	26710	8398	41986	41990	11758	58786	58790
1687	8431	8435	5399	26991	26995	8582	42906	42910	11811	59051	59055
1710	8546	8550	5643	28211	28215	8625	43121	43125	11879	59391	59395
1714	8566	8570	5671	28351	28355	8646	43226	43230	11915	59571	59575
1722	8606	8610	5685	28421	28425	8669	43341	43345	11919	59591	59595
1821	9101	9105	5775	28871	28875	8701	43501	43505	11933	59661	59565
1936	9676	9680	5799	28991	28995	8829	44141	44145	11973	59861	59865
1950	9746	9750	5938	29686	29690	8871	44351	44355	11976	59876	59880
2087	10431	10435	5956	29776	29780	8892	44456	44460	12021	60101	60105
2305	11521	11525	5961	29801	29805	8895	44471	44475	12040	60196	60200
2357	11781	11785	5967	29831	29835	8937	44681	44685	12098	60486	60490
2395	11971	11975	5976	29876	29880	9368	46836	46840	12135	60671	60675
2415	12071	12075	6013	30061	30065	9377	46881	46885	12185	60921	60925
2503	12511	12515	6068	30336	30340	9447	47231	47235	12422	62106	62110
2582	12906	12910	6146	30726	30730	9483	47411	47415	12461	62301	62305
2631	13151	13155	6216	31076	31080	9491	47451	47455	12483	62411	62415
2663	13311	13315	6264	31316	31320	9561	47801	47805	12493	62461	62465
2725	13621	13625	6364	31816	31820	9603	48011	48015	12525	62621	62625
2812	14056	14060	6369	31841	31845	9611	48051	48055	12658	63286	63290
2945	14721	14725	6409	32041	32045	9657	48281	48285	12706	63526	63530
2991	14951	14955	6429	32141	32145	9671	48351	48355	12781	63901	63905
3032	15156	15160	6536	32676	32680	9774	48866	48870	12829	64141	64145
3136	15676	15680	6594	32966	32970	9790	48946	48950	12899	64491	64495
3191	15951	15955	6624	33116	33120	9878	49386	49390	12930	64646	64650
3392	16956	16960	6665	33321	33325	10004	50016	50020			
3449	17241	17245	6796	33976	33980	10117	50581	50585			

(Segue).

Titoli Unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65536	65540	75736	75740	90401	90405	102771	102775	115121	115125	122911	122915
65916	65920	76956	76960	90461	90465	103591	103595	115681	115685	123266	123270
65931	65935	77426	77430	91121	91125	103686	103690	115736	115740	123366	123370
65956	65960	77916	77920	91451	91455	103906	103910	115971	115975	123446	123450
66111	66115	78046	78050	91521	91525	103931	103935	116396	116400	123526	123530
66611	66615	78386	78390	91721	91725	104341	104345	116686	116890	123636	123640
66846	66850	78771	78775	92061	92065	104416	104420	117271	117275	125071	125075
66686	66890	79351	79355	92221	92225	106601	106605	117386	117390	125491	125495
67086	67090	79776	79780	93471	93475	106901	106905	117391	117395	125621	125625
67126	67130	80796	80800	93566	93570	107296	107300	117516	117520	127296	127300
67996	68000	81476	81480	93636	93640	108751	108755	117691	117695	127706	127710
68526	68530	81491	81495	95186	95190	108836	108840	118076	118080	127756	127760
69211	69215	81746	81750	95636	95640	108881	108885	118096	118100	128066	128070
69836	69840	82166	82170	96036	96040	109591	109595	118181	118185	128271	128275
69926	69930	82931	82935	96371	96375	109996	110060	118276	118280	128831	128835
70101	70105	83201	83205	96661	96665	110126	110130	118991	118995	129101	129105
70471	70475	84491	84495	96996	97000	110586	110590	119166	119170	129326	129330
70606	70610	84651	84655	97561	97565	110656	110660	119351	119·55	129561	129565
71301	71305	84986	84990	98386	98390	110771	110775	120696	120700	129941	129945
71576	71580	85676	85680	98651	98655	110926	110930	121266	121270	130251	130255
71866	71870	86436	86440	98791	98795	110966	110970	121571	121575	130366	130370
72496	72500	86746	86750	99001	99005	111311	111315	121801	121805	130401	130405
72561	72565	86926	86930	99226	99230	111561	111565	121986	121990	130671	130675
73331	73335	87651	87655	99251	99255	112996	113000	122126	122130	130821	130825
73991	73995	88141	88145	100321	100325	113671	113675	122561	122565	131016	131020
74326	74330	88546	88550	101206	101210	113756	113760	122636	122640	131256	131260
74801	74805	88571	88575	101791	101795	114541	114545	122641	122645		
75021	75025	89641	89645	102016	102020	114876	114880	122646	122650		
75661	75665	89786	89790	102126	102130	114881	114885	122681	122685		

Firenze, 1° *Aprile* 1885.

La Direzione Generale.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l' elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII · Mercoledì 22 Aprile 1885. Num. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

AL SENATO

Riassumiamo nei suoi passi essenziali la dotta, chiara, precisa ed equanime Relazione, che l'on. Saracco ha presentato al Senato a nome dell' Ufficio centrale.

La prima parte della Relazione parla del modo col quale si giunse all'attuale condizione di cose, che imperiosamente esige si provveda ad un urgente riordinamento delle ferrovie italiane; indi così spiega il concetto generale della legge:

« Il congegno adottato per l'esercizio è sostanzialmente il seguente. Le Società esercitano con materiale proprio le linee a ciascuna di esse affidate, contro una percentuale prestabilita, da prelevarsi sul prodotto lordo dell'esercizio. Esse però non devono sopportare le conseguenze dei danni cagionati alle strade ferrate da forza maggiore, e non devono provvedere del proprio alle rinnovazioni della parte metallica dell' armamento, e del materiale rotabile reso inservibile dall' uso, poichè alle relative spese si provvede con tre distinti fondi di riserva, sottratti al prodotto lordo in una certa e determinata misura. Rimane a carico dello Stato l' obbligo di sostenere le spese rese necessarie dagli aumenti del traffico, e però sarà creata una cassa patrimoniale, che abbia l' incarico di provvedere a queste necessità mercè un prelievo sui proventi annuali, in quanto eccedano il prodotto iniziale stabilito d'accordo fra le parti contraenti.

« Tali, quando venne la volta di scendere a patti colle Società concessionarie e di regolare stabilmente la materia dell' esercizio, tali sono i concetti cardinali ai quali s' è inspirata l' azione del Governo, concetti e criteri, che astrattamente considerati sono gli stessi suggeriti dalla Commissione parlamentare di inchiesta sull' esercizio delle ferrovie. »

E qui la Relazione nota che il Senato ebbe sempre a sostenere le preaccennate teorie, le quali hanno finalmente trovato la loro espressione in una formola determinata, che deve guarentirne la giusta applicazione. Loda in seguito l' istituzione dei fondi di riserva, coi quali finalmente si soddisfa alla domanda che insistentemente si è fatta, che sui proventi lordi si prelevasse quanto occorreva annualmente per coprire le spese, tanto ordinarie che straordinarie richieste per il servizio delle ferrovie, e che almeno il montare dell' interesse sul capitale impiegato in aumenti patrimoniali, che lo Stato si è generalmente procurato con alienazione di rendita perpetua, venisse dedotto dagli introiti annuali delle ferrovie, prima di stabilire la cifra del prodotto netto da impostare fra le attività del bilancio.

Quindi l' on. Saracco passa ad esaminare la percentuale e studiando i bilanci dello Stato e le cifre che essi forniscono ed applicandole alle Convenzioni conclude:

« Rimanendo per ciò sul terreno sperimentale, più si accresce la persuasione che gli interessi dello Stato non furono lesi, per il fatto che il coefficiente dell' esercizio venne dedotto dai risultati del 1882, poichè sarebbe accaduto peggio, quando si fosse ragionato e concluso in base ai dati del 1883, che pure diede per le reti continentali un prodotto lordo alquanto maggiore.

Ed esaminando le tante e lunghe obbiezioni che sono state fatte sulla percentuale, l'on. Saracco continua:

« Non tutti hanno però consentito, che i calcoli istituiti dal Governo fossero intieramente esatti, e mentre da una parte si è parlato di talune spese che l' esercizio sociale non dovrà sopportare, altri avvertirono che non è giusto mettere interamente da banda le spese che sono proprie di tutte le Società. Ma noi non crediamo, e pur volendo, la brevità del tempo non ci consentirebbe, di entrare a vele spiegate in un campo così largamente mietuto, ed intrattenere più a lungo il Senato sopra questo argomento, e ci applicheremo piuttosto a compendiare in breve discorso le ragioni principali, sovra delle quali si è fondato il nostro giudizio.

« Non sappiamo tuttavia far a meno di dire una parola che risponda succintamente a quel molto, che si detto, con lo scopo di dimostrare che in altri paesi le spese dell' esercizio ferroviario rimangono dentro limiti molto più stretti ed angusti.

« Troppa dottrina, si potrebbe dire, che non può condurre ad una seria conclusione, nè pro nè contro la misura della percentuale adottata. *Ogni rete, anzi ogni linea, ha la sua percentuale*, ha detto il sig. Ministro dei lavori pubblici, e per chi sa leggere, in questo inciso si trova intiera la

risposta a tutti gli argomenti dedotti dall' esempio di ciò che avviene presso altre nazioni. Guardiamo solo a quello che avviene in casa nostra, e poi ci si dica, se possono reggere quegli esempi che ciascuno sceglie per comodo, naturalmente, della tesi che intende sostenere! Lasciamo adunque agli ideologi, i quali si permettono di credere, che appena concordata una percentuale di esercizio in base a tariffe discusse e prestabilite di comune accordo, si possa nel domane tentare un rimaneggiamento delle tariffe, inteso a diminuire i prezzi dei trasporti, senza sconvolgere di sana pianta le basi contrattuali; lasciamo a coloro, che non conoscono la varietà infinita degli elementi che concorrono a dare la giusta misura delle spese corrispondenti ad una entrata ottenuta in certe e determinate condizioni, l' innocente diletto di porre innanzi citazioni e confronti. Ma non è certamente in un Parlamento, dove si possa fare questo esperimento, e presumere che siffatti esempi abbiano il fascino di persuadere senza più, che quello che gli altri fanno, possiamo e dobbiamo fare sicuramente anche noi.... »

E la Relazione fornisce esempi di linee e reti estere, così conchiudendo per ciò che riguarda la percentuale:

« L' Ufficio centrale si è vieppiù persuaso della ragionevolezza del patto che fissa il corrispettivo dell' esercizio. Se poi nel tempo da venire gli introiti cresceranno in sensibile misura, e maggiore diventerà il guadagno della Società, noi ci confortiamo nel pensiero che le entrate dello Stato cresceranno ancor più, e quando l'opera delle Società, torni utile e grata al paese, non ci dorremo troppo amaramente di ciò. Imperocchè non si vuole dimenticare, che quando i lucri sociali superino il 7.50, il di più andrà diviso fra lo Stato e le Società: locchè esclude nella maniera più assoluta la possibilità, che le medesime possano realizzare troppo lauti guadagni, e si deve per contro, se vogliamo essere ragionevoli e giusti, mettere sulla bilancia le alee di perdita, nè poche nè lievi, che sovrastano alle Società per casi di guerra ed altri accidenti, come quelli di pestilenze, di scarsi raccolti e simili, contro dei quali si rompono i calcoli dell' umana previdenza. Se l' entrata lorda scemasse per alcune di queste ragioni, anche la finanza pubblica ne sentirebbe detrimento, giacchè non è esatto il dire che lo Stato acquisti la sicurezza di un reddito certo; ma il danno potrebbe risultare anche maggiore per le Società, le quali, s'intende bene, e saremmo ingenui davvero se volessimo ad esse farne colpa, hanno pensato a prendere in tempo le opportune precauzioni. »

Conclusioni parimenti favorevoli prende la Relazione considerando sia le cifre del prodotto iniziale, sia i corrispettivi fissati per l' esercizio delle nuove linee.

Esaminando la clausola per il corrispettivo al materiale mobile, il Relatore osserva che « quelle disposizioni non hanno il pregio di una grande chiarezza, ed è perciò che si è aperto un largo campo a parecchi dubbi ed a varie disputazioni »; ma crede non si debba farne meraviglia quantochè nella mente dei profani penetrano difficilmente le cose un poco complicate. Ed esaminato il contratto, dice che potrebbero sorgere dubbi ove si trattasse di vero e proprio contratto di compra e vendita, compiuto il quale cessassero i rapporti fra l' acquirente ed il venditore; ma non già nel presente contratto, col quale l'acquirente si impegna di impiegare la cosa comprata a servizio di un' azienda che non è sua, sibbene del venditore.

« Vi ha, soggiunge, un contratto di compra-vendita, perchè le Società rispondono dei casi fortuiti e di forza maggiore, ma i diritti ed i doveri delle parti si trasformano interamente pel fatto delle successive stipulazioni. L'acquirente accetta di esercitare l' azienda stessa nella quale è impiegata la cosa che egli ha comperata, ed in questa doppia qualità acquista dei diritti e contrae dei doveri; come esercente, si impegna di usare la diligenza del buon padre di famiglia nel conservare la cosa che riceve in custodia, e come proprietario della cosa stessa, acquista il diritto ad un ragionevole ed equo compenso. »

E la Relazione tenuto calcolo dei molti e disparati aspetti secondo i quali vogliono essere considerate e giudicate le particolarità di quei contratti, osserva che si vedrà facilmente come errino a partito coloro, i quali hanno mosso il dubbio, che i concessionari dell' esercizio sieno per conseguire da queste stipulazioni quei singolari vantaggi, che naturalmente si convertirebbero in altrettanti oneri della pubblica finanza.

« Sarebbe veramente così, soggiunge la Relazione, se nella valutazione della percentuale dell' esercizio si fosse tenuto conto del capitale rappresentato dal materiale mobile e dagli approvvigionamenti; ma la percentuale fu stabilita e convenuta in base alle spese vive dell' esercizio e per esserne convinti, basterà riflettere che in fondo la percentuale è la stessa che scaturì dalla gestione del 1882, ossia da un esercizio fatto *con materiale proprio* dalle diverse Amministrazioni ferroviarie. Non è dunque vero, che questa sia una sorgente di guadagni per le Società, siccome è altrettanto evidente, che non vi ha nulla di eccessivo nella stipulazione di un *compenso* commisurato al capitale versato, se questo non è stato contemplato fra i coefficienti della percentuale, e non ha trovato nè trova altrove quella rimunerazione che non gli può essere onestamente negata. »

Nè l' on. Saracco nasconde la complicazione delle disposizioni relative a questo punto, ma così conchiude:

« Ci piace dire un' altra volta che la singolarità di queste stipulazioni trae la sua origine da una condizione di fatto realmente eccezionale, che scusa non solo, ma giustifica la scelta dei mezzi d' azione prescelti dal Governo, per venire ad una soluzione, che salva gli interessi dello Stato, fin dove si spingono gli onesti desideri di quelli che giudicano l' opera degli uomini, come dei Governi, in relazione ai mezzi dei quali sono in grado di disporre. Questo è principalmente ciò che più premeva sapere, e poichè dal canto nostro abbiamo acquistato il convincimento, che si è operato rettamente e senza concedere alle Società speciali e non dovuti favori, il Senato ci darà venia di avere sovra questo punto poco inteso da molti e grandemente controverso, esposto liberamente tutto il nostro pensiero. »

Relativamente al patto che concede alla Società mediterranea l' anticipazione dell' interesse, o compenso che dirsi voglia, nel primo anno; il che equivale in sostanza ad una sovvenzione di lire due milioni circa, la Relazione osserva che questo favore fu accordato alla Mediterranea, perchè essa si trova in condizioni di indole speciale, che persuasero il Governo a concederle un trattamento particolare, in contemplazione specialmente delle spese di fondazione, e di molte altre che dovrà sopportare fino dai primi giorni, per corrispondere alle cresciute esigenze del servizio. E giustamente rammenta che non vi ha convenzione che non sorga da transazioni e concessioni reciproche; e che non sarebbe serio il pretendere, che tutte le clausole d'un contratto riescano conformi all' interesse di un solo dei contraenti.

« Del resto, soggiunge il Relatore, non è cosa insolita, quando lo Stato ricorre al credito per procacciarsi il danaro di cui abbisogna, che si concedano ai sovventori somiglianti agevolezze, e non ci sembra di presumer troppo, se ci permettiamo di sospettare che la Società mediterranea abbia chiesto ed ottenuto per sè questo favore forse dubitando, che dovendo a breve spazio di tempo procacciarsi un capitale non minore di 135 milioni, debba poi a sua volta concedere le stesse agevolezze a coloro che le porteranno il danaro da versarsi nelle casse dello Stato. »

Trattando della Cassa per gli aumenti patrimoniali, l'on. Saracco ne approva il concetto, e loda il preso provvedimento a tutela della pubblica finanza, ma esprime il dubbio che la dotazione sia impari al bisogno, nella quale evenienza ricadrebbe sul bilancio dello Stato quel maggiore peso che la Cassa non fosse in grado di sostenere, e così scrive:

« Vediamo prima la teoria, che è la seguente:

« In massima, dice la Relazione ministeriale, si giudica che ad ogni milione di prodotto lordo occorra una spesa tripla, che nel caso nostro andrà a debito della Cassa.

« Di queste teorie se ne conoscono parecchie e sono lungi dall'essere concordi. »

Il Relatore adduce esempi, indi continua:

« Niuno è d'altronde, il quale facilmente non vegga, che ciascuna linea ha i suoi bisogni, come direbbe con frase incisiva il sig. Ministro dei lavori pubblici, e bisogna sopra

ogni cosa tenere nel dovuto conto lo stato attuale di fatto, sapere, verbigrazia, se la dotazione presente del materiale mobile soddisfi alle presenti necessità, se già non si manifestino bisogni crescenti di ingrandimento di stazioni, raddoppiamento di binari e simili: e per tacer di altro, conviene prendere in serio riguardo la forza di resistenza di cui si dispone per saper infrenare le esigenze di ogni natura che cercano sempre di farsi strada quando fanno capo al bilancio dello Stato!..

« Ora se la cosa si considera nel rispetto dei bisogni presenti, in quanto possano determinare la necessità di spese che prossimamente siano per diventare necessarie, a noi pare che questo pericolo non ci dovrebbe essere, per parecchie ragioni: fosse pur vero ciò che venne affermato senza essere stato contradetto, che in questi ultimi tempi la manutenzione delle strade di proprietà dello Stato abbia lasciato alquanto a desiderare...

« Ma basterebbe por mente a quello che oggi si vuole, e ci siamo proposti convenzionalmente di fare, perchè a lume di ragione si possa congetturare che alcune delle opere proposte non serviranno soltanto a mettere un rimedio ai difetti del passato, ma sono anche disposte a provvedere il necessario, nella prospettiva dei bisogni che deriveranno dall'aumento del traffico.

« Siamo quindi licenziati a sperare, che per parecchio tempo la Cassa patrimoniale non sarà chiamata a contrarre debiti che non fossero in giusto rapporto col fondo disponibile. Ma l'animo non è scevro di qualche inquietudine, o, piuttosto, di una certa preoccupazione, la quale deriva dal riflesso, che questo congegno lascia esposto il Governo alle stesse esigenze, ed a tutti i clamori che sono sorti in addietro e sorgeranno d'ogni lato in cento forme diverse a domandare ingrandimenti di stazioni ed altre cose somiglianti; e quello che è più grave, le lagnanze del pubblico, inseparabili da qualunque forma di esercizio ferroviario, che sieno fondate sopra un vero o supposto difetto di materiale rotabile, si appunteranno sempre nel Governo, che sarà chiamato in colpa di tutti i mali, immaginari o reali. In questa parte, l'esercizio sociale nulla toglie alla responsabilità del Governo, anzi nuoce e l'aggrava, conciossiachè le Società avrebbero piuttosto un interesse diretto a svegliare, anzichè a smorzare gli appetiti del pubblico, e tutti intendono che vorranno almeno, com'è naturale, liberarsi da una responsabilità che realmente non devono avere.

« Il Governo non avrebbe d'altronde che a stendere la mano per trovare i mezzi occorrenti, che presentemente non ha. La Cassa patrimoniale, con la facoltà di crear debiti, è fatta apposta per soddisfare a queste necessità!

« Ecco il punto nero del congegno, in sè stesso lodevole ed eccellente.

« Provveda adunque il Governo, e sia vigile il Parlamento, al quale si appartiene di autorizzare la emissione dei titoli che si devono alienare per il servizio della Cassa. Il pericolo esiste e noi lo abbiamo lealmente additato, persuasi di compiere un atto di dovere; ma ci affrettiamo a riconoscere con lo stesso animo, che il pericolo potrà essere facilmente scongiurato, quando Governo e Parlamento tengano mano ferma, perchè la Cassa non assuma impegni superiori alle proprie forze. E noi non vogliamo, nè possiamo dubitare che le cose avvengano altrimenti. »

A proposito delle tariffe l'on. Saracco nota come le condizioni finanziarie non consentano l'opera di perequazione sulla base delle *minime* tariffe attuali, ed osservato che un alto ideale ed un senso elevato dei grandi e permanenti interessi del paese, persuasero la Camera elettiva a volere, che al Governo fosse riservata la facoltà di ribassare le tariffe anche per il servizio interno e cumulativo, si intrattiene poi sugli articoli 7, 8 e 9 introdotti dalla Camera nel disegno di legge, e fa i seguenti rilievi :

« La semplice lettura di questi articoli facilmente persuade, che la rappresentanza nazionale non è pienamente tranquilla circa gli effetti che produrrà sull' economia nazionale l'applicazione delle nuove tariffe. Essa cominciò con un leggiero strappo alle tariffe, che si risolverà in una perdita immediata della pubblica finanza; ma il senso degli articoli 8 e 9 ha una gravità molto maggiore, se pure noi lo abbiamo inteso rettamente.

« La creazione di un Consiglio speciale, con attribuzioni a determinarsi con decreto reale , che debba occuparsi di queste stesse tariffe, e delle modificazioni da introdurvi, appena, o prima ancora che siano applicate; e segnatamente l'obbligo imposto al Governo di sottoporre all'approvazione del Parlamento, *entro due anni*, il decreto stesso di istituzione del Consiglio, lasciano luogo a supporre che la Rappresentanza nazionale abbia voluto prendere in tempo le sue precauzioni, acciocchè fra due anni al più tardi tutta quanta la materia delle tariffe debba ritornare davanti al Parlamento. Il quale potrebbe anche prima di quel giorno, se venissero decretati ribassi di tariffa, impegnare una discussione su questo tema, appena i relativi decreti reali gli siano dati in esame, secondo le prescrizioni dell'art. 6 del disegno di legge.

« Così, la porta che si era chiusa, cominciò per aprirsi dolcemente coi ritocchi ai Capitolati, poi, si andò avanti con un primo strappo alle tariffe che non si dovevano toccare: e finalmente si è conchiuso, che un bel giorno si potrebbe entrare a vele spiegate in una nuova discussione di tariffe.

« È naturale che queste disposizioni dovessero e debbano tornare accette a quei valent'uomini, i quali stimano che le tariffe devono rimanere a mani dello Stato, libero di modificarle a talento, siccome l'esperienza insegna, e la ragione economica consiglia. Ma vi ha pure chi si permette di dubitare che un Parlamento sia veramente il campo più adatto a dispute somiglianti, e fra questi, l'illustre uomo di Stato che intravedeva per la Francia un disastro finanziario quando il Governo avesse riscattate le sue ferrovie, alludeva appunto ai gravi pericoli che dovea correre la finanza, quando il Parlamento avesse facoltà di mutare e rimutare a grado suo le tariffe ferroviarie. È sempre contagioso l'esempio di ribassi di tariffe dovuti all' azione del Parlamento, ed una volta schiusa la via, è difficile che si riesca a contenere gli appetiti che non trovarono maniera di essere soddisfatti e torneranno all' assalto. »

Approvando quindi la nuova redazione dell' art. 44, il Relatore conclude :

« A coloro poi, timidi o paurosi, che rimangono in dubbio degli effetti che possono esercitare sul bilancio dello Stato i maggiori ribassi di tariffe che il Parlamento volesse deliberare, allorchè venga il giorno prefisso con l' articolo 9 del disegno di legge, si può rispondere, che l' azione del Parlamento si troverà grandemente infrenata dalle disposizioni contrattuali, che impegnano lo Stato a tenere indenni le Società dai danni che ad esse derivassero dai ribassi e dalle variazioni di tariffe, che non si fossero concordate. È un ostacolo bensì, ma può anche essere un freno salutare, ed una garanzia della finanza nazionale.

« Nel riguardo appunto di questa stipulazione ci è sembrato di scorgere qualche oscurità di locuzione, e però ci permettiamo di invitare il Governo a prendere le misure necessarie, perchè non sorga verun conflitto colle Società, per fatto di una diversa interpretazione del patto. »

L'on. Saracco discorre poscia della protezione all'industria nazionale accordata coll'art. 17, e quanto al nuovo patto di riscatto delle Meridionali giudica, che nulla siavi a ridire. Espone in seguito il congegno finanziario delle nuovi costruzioni, e così si esprime :

« L' Ufficio centrale entrò unanime nell' avviso, che più ancora di approvare, si debba encomiare il partito preso dal Governo, di abbandonare la via lubrica che battiamo dal 1879 in poi, di mantenere costantemente aperto il Gran libro del debito pubblico per le occorrenze del servizio ferroviario; e prende atto molto volentieri delle dichiarazioni fatte in altro recinto dall'on. Ministro delle finanze, onde auguriamo, che sia venuto il momento di chiudere una buona volta le pagine di questo libro fatale. Si tratta in sostanza di fare un ritorno sul passato, e di applicare, a un bel circa, le disposizioni della legge del 1879: e siccome in questo nostro Consesso venne a più riprese manifestato il voto che ad un titolo perpetuo si vedesse modo di sostituire un titolo redimibile, non è da muovere dubbio che il Senato voglia accogliere con favore la proposta del Governo, che viene a soddisfare un suo antico desiderio.

« Poteva tuttavia nascere il dubbio, mosso realmente in altro recinto, se ad un titolo sociale che porti la firma e la responsabilità del Governo, non fosse da preferire un titolo ferroviario, di conto diretto dello Stato, e non mancarono coloro che intravidero la difficoltà di collocare vantaggiosamente queste obbligazioni, perchè manca l'allettamento del graduale ammortamento a breve scadenza. Ma le migliori teorie (e noi non sappiamo, se queste sieno le buone) si rompono o si piegano davanti alle esigenze inesorabili di un dato momento, e quelli soltanto che hanno la cura del Governo, e la responsabilità della finanza nazionale, possono vagliare convenientemente le ragioni di diverso ordine, che consigliano ad abbracciare questo, a preferenza di un altro partito. Epperò, noi non ci sentiamo chiamati a spingere più oltre le nostre investigazioni, perchè non possediamo tutti gli elementi di un giudizio, e preferiamo credere che la via scelta sia la migliore, persuasi e sicuri, che, non di altronde fuorichè da un complesso di considerazioni finanziarie ed economiche di ordine elevato, e da un sano apprezzamento delle condizioni presenti del credito pubblico, il Ministero abbia preso consiglio per adottare un partito, che sia il più conveniente agli interessi dello Stato.

« Così l'Italia nostra avrà un secondo libro di debito pubblico, per ventura redimibile, in forma di obbligazioni sociali garantite dallo Stato, che fra dieci anni raggiungerà certamente il miliardo!

« Ma questa non è che la conseguenza dei provvedimenti presi in altro tempo, e poichè il Paese aspetta l'adempimento delle promesse ricevute dal Parlamento, è forza concedere i mezzi che corrispondano alla grandezza degli impegni solennemente contratti. I cantieri delle costruzioni ferroviarie non possono rimanere inoperosi, e faremo piuttosto della buona finanza, se daremo i danari, in copia anche maggiore, perchè in breve giro di tempo sieno soddisfatte, almeno in molta parte, le aspirazioni ferroviarie delle popolazioni italiane. »

Più avanti la Relazione esprime la fiducia, che la pubblica finanza debba risentire giovamento dalla cessione dell'esercizio ferroviario a private Società, e che gli introiti cresceranno su vasta scala e con essi la parte dovuta allo Stato sui maggiori proventi; ma crede che, volendo restare sul terreno della verità e della saggezza, non sia lecito affermare che lo Stato possa fare assegnamento sovra una somma di benefizi che altrimenti non si potessero conseguire; ed osserva a questo proposito che la parte degli introiti lordi prelevata dalla Società in compenso dell'esercizio, corrisponde perfettamente alla spesa che si ebbe in questi ultimi anni nell'esercizio delle linee.

« Era tempo, dice la Relazione, che si mettesse fine ad una condizione di cose divenuta intollerabile, ma niuno può volere, che si vada troppo oltre nel giudizio dei primi frutti che scaturiranno dall'applicazione delle Convenzioni. »

L'on. Saracco esamina quindi il disegno di legge che accompagna i contratti proposti, e rivolge speciale raccomandazione al Ministero, di profittare di questa circostanza per saldare tutte le partite che ancora sono sospese tra lo Stato e le varie Amministrazioni, e perchè sieno « adottati provvedimenti tali da definire queste ed altrettali contabilità, con ogni maniera di sollecitudine, di guisa che gli impegni della finanza si possano esattamente conoscere e valutare. »

Lamenta poi la trascuranza con cui sinora si è tenuto il servizio militare ferroviario, che in Italia dà una produttività appena *uno*, mentre nell'Austria-Ungheria è di *due*, in Francia di *otto*, in Germania di *dieci*.

E si domanda a che giovino il grande amore per l'esercito, tanti sacrifizi che per esso si fanno, « se giunto il momento di dover ricorrere alla mobilitazione ed alla adunata delle forze colà, dove devono aver luogo le operazioni, così a difesa che ad offesa, le nostre ferrovie, già tanto scarse, non hanno una sufficiente dotazione di materiale pei trasporti, o mancano generalmente degli apparecchi e dei mezzi i più acconci ad assicurare la celerità dei movimenti delle truppe.

Il Relatore è sicuro di interpretare il sentimento dell'intiero Senato, affermando che questo stato di cose non può durare più a lungo, e dice che l'Ufficio centrale crederebbe di venir meno ad un sacro dovere, se in mezzo a tanta preoccupazione degli interessi materiali che si annodano all'ordinamento ferroviario, tralasciasse di chiamare l'attenzione del Senato sopra così grave argomento.

Annunzia perciò che sarà presentato apposito ordine del giorno, il quale anzi farà parte di questa stessa Relazione.

Raccomanda al Ministro di separare nel miglior modo l'azienda ferroviaria dal bilancio dello Stato ed esaminati brevemente gli altri articoli del progetto di legge, si ferma di preferenza sugli articoli 18 e 20 del progetto stesso che riguardano la riduzione delle quote degli enti morali per le nuove costruzioni e i 1000 chilometri di nuove linee.

Nota che i provvedimenti proposti con questi due articoli non hanno una vera e diretta attinenza colle altre parti del disegno di legge, diretto qual'è a stabilire su nuove basi l'ordinamento ferroviario nel nostro paese; e che perciò « si poteva desiderare, che la materia regolata con questi due articoli si fosse rinviata ad uno speciale e separato disegno di legge. »

Nè tralascia di rilevare le conseguenze che peseranno sul bilancio dello Stato in seguito ad essersi ridotto ad un quarto il concorso delle provincie e degli altri interessati, e dice che propone al Senato di approvare quegli articoli, perchè riconosce che lo Stato ne trarrà quel corrispettivo che deriva dalla rinunzia che gli enti interessati dovranno fare al diritto consacrato dalla legge del 1879, di partecipare proporzionalmente agli utili netti dell'esercizio

Data di ciò la dimostrazione, l'on. Saracco così parla sui 1000 chilom.:

« È ancora più chiara, sebbene l'esecuzione sia rinviata a tempo più remoto, la gravità dell'impegno che lo Stato si assume per la costruzione di altri 1000 chilometri di ferrovia, la cui spesa viene presunta in 90 milioni, ma potrebbe facilmente salire a somma maggiore di codesta, se nella concessione di questi mille chilometri, il Governo si lasciasse indurre da considerazioni di altro ordine (ciò che noi non crediamo e non possiamo credere che avvenga mai) a scostarsi dal concetto che scaturisce da questo articolo, che è quello di promuovere, con modica spesa, la costruzione di ferrovie d'interesse principalmente locale, dove maggiore se ne sente il bisogno. Ad ogni modo, la promessa che si contiene in questo articolo deve mettere in avvertenza tutti coloro che non si arrestano a considerare il presente e spingono lo sguardo verso un avvenire non molto lontano, che i bilanci degli anni 1896 e 1897 già sono chiamati a sopportare, per questo titolo, un carico di 90 milioni almeno, se pure non accadrà, ad esempio di quel che avviene presentemente, che per le stesse, e forse maggiori ragioni, il Parlamento si vegga chiamato ad abbreviare il termine del decennio, perchè non è da supporre che gli enti locali possano, colle forze proprie, provvedere ad una più sollecita costruzione delle linee. Ed aspettare a lungo, non è proprio del nostro tempo.

« Ma più d'ogni cosa importa, che le nostre popolazioni abbiano opportunità a manifestare i loro desideri, e sappiano in pari tempo, che prima di arrivare fino al Ministro a cui spetta pronunciare l'ultima parola, queste loro istanze dirette a compartecipare ai benefizi dell'articolo 20 saranno raccolte e diligentemente vagliate, di maniera che diventi possibile un giudizio di paragone, fondato sui criteri di preferenza che saranno adottati, e fatti di ragione pubblica per norma ed ammaestramento comune. Non si può volere assolutamente, che si facciano concessioni alla spicciolata, perchè i primi ed i più procaccianti non sono sempre i più meritevoli, e fino nella forma gioverà che sia bandito il sospetto del protezionismo invadente.

« Condotto da questi pensieri, l'Ufficio centrale si permette di presentare un ordine del giorno, che raccomanda all'attenzione del Senato.

« Esso crede con ciò di interpretare il desiderio dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, anzichè l'Ufficio centrale abbia avuto il più lontano pensiero di dubitare per poco della serenità della mente, e della imparzialità degli atti della egregia persona, che presiede attualmente all'amministrazione dei lavori pubblici La facoltà che l'ar-

ticolo 20 accorda al Ministro, diciamolo pure, è veramente sconfinata ed esorbitante dalle consuetudini dei liberi paesi. Non potrà adunque non piacere, che quella grande responsabilità che l'art. 20 impone al Ministro, sia equamente temperata, per voler suo, mercè un provvedimento che lo metta al riparo di ogni ingiusto sospetto. »

Nella chiusa della sua Relazione, l'on. Saracco invita il Senato a fare opera sapiente, siccome i tempi richiedono, accostandosi al partito di accogliere la proposta del Governo, e finisce colle seguenti parole:

« È tempo di uscir fuori da questo ambiente, dove si respira a disagio, e risalire ad aere più spirabile, poichè argomenti, siccome questi, non rimangono nei limiti delle alte e serene discussioni legislative, ma si ripercuotono nel paese, e ci trovano alimento, nel soffio pestifero delle passioni malsane. *Sat prata biberunt*, e l'ora è giunta di chiudere i rivoli. Si faccia una volta il silenzio sovra questa travagliata questione, che irrita e divide gli animi, e sarà ventura comune, poichè fra gli uomini di cuore che sono gli avversari di ieri, non vi sarà più altra gara, fuor quella di vincersi l'un l'altro, nelle prove di affetto e di devozione alla patria.

« Con questo lieto augurio, che in noi è certezza, poniamo termine a questo già lungo discorso. Il concorso pieno e sincero di tutti gli uomini di buona volontà non sarà soverchio, perchè il Paese possa raccogliere i frutti del nuovo ordinamento ferroviario deliberato dal suo Parlamento. »

A complemento di questo breve riassunto, noteremo ancora che l'Ufficio centrale del Senato ha espresso il desiderio di essere rassicurato per bocca dei signori Ministri, che le altre parti contraenti si trovano in pieno accordo col Governo nella intelligenza delle seguenti disposizioni contrattuali:

a) Nella determinazione degli utili netti, ai quali partecipa il Governo quando superino il 7.50 per cento del capitale in azioni (Contratto Mediterranea, art. 24; Adriatica, art. 27; Sicula, art. 21), si debba comprendere fra gli introiti delle Società il corrispettivo per l'impiego del materiale mobile;

b) Le Società non abbiano diritto ad alcuna restituzione delle somme, che nel primo anno d'esercizio debbono versare a dotazione dei fondi di riserva (Contratti Mediterranea e Sicula, art. 12);

c) Sia piena ed intera nel Governo la facoltà di ordinare varianti ai progetti già approvati pei lavori affidati a prezzo fatto, e di approvare o no le varianti proposte dalle Società (Capitolati Mediterranea ed Adriatica, art. 84; Sicula, art. 79), senza che queste possano farne tema di contestazione da sottoporre agli arbitri;

d) Per le nuove strade concorrenti, delle quali il Governo abbia accordata la concessione della costruzione e dell'esercizio, le Società non possano far valere il loro diritto di prelazione (Capitolati Mediterranea ed Adriatica, art. 6; Sicula, art. 4) se non assumendo insieme all'esercizio anche la costruzione delle nuove strade.

Ed ora ecco gli ordini del giorno proposti dall'Ufficio centrale all'approvazione del Senato:

« I. Il Senato invita il Ministero a prendere le misure convenienti, perchè nell'atto di eseguire le opere indicate negli elenchi *B*, sia accordata la precedenza in ordine di tempo a quelle, che giovando al traffico, sieno giudicate altresì di interesse militare.

« Ed in attesa di maggiori, desiderati e provvedimenti, lo esorta a proporre i mezzi onde iniziare nel più breve spazio di tempo, e condurre a termine sulle linee in esercizio, i lavori di maggiore urgenza, ed i meglio appropriati all'alto fine di assicurare la più celere mobilitazione, e l'adunata dell'esercito in caso di guerra. »

« II. Il Senato invita il Ministero a volgere in forma contabile la massima della separazione dell'Azienda ferroviaria dal bilancio dello Stato.

« E frattanto, lo eccita a presentare in ogni anno ed in allegato al disegno di bilancio, un prospetto dei prodotti e degli oneri di ogni natura, esclusivamente propri e derivanti dall'azienda ferroviaria, che formino parte delle previsioni annuali, così per fatto dell'esercizio che in dipendenza della costruzione di ferrovie. »

« III. Il Senato invita il Ministero a disporre, con decreto reale, le norme direttive dell'azione riservata al Governo per una retta ed uniforme esecuzione del disposto dell'art. 20 del disegno di legge, che sia particolarmente informata ai criteri seguenti:

« Che siano sentite le rappresentanze provinciali nelle loro proposte;

« Che l'esame comparativo di queste proposte venga affidato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quando occorra, ad una Commissione speciale da nominarsi per decreto reale, con incarico di preparare una classificazione delle ferrovie d'interesse locale, giudicate meritevoli di preferenza nel riparto dei mille chilometri di nuova costruzione.

« Che questo riparto sia fatto con grande spirito di equità, serbata possibilmente l'eguaglianza fra le diverse parti del Regno, ma coi giusti riguardi di preferenza alle località che più difettano di comunicazioni ferroviarie, e risultarono le meno favorite colle recenti leggi che autorizzarono nuove costruzioni di ferrovie. »

Nel prossimo numero, daremo il resoconto della pubblica discussione al Senato sulle Convenzioni, la quale da molti si afferma che verrà entro questa settimana esaurita.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sono erronee le notizie date che il Governo, in attesa dell'applicazione delle Convenzioni ferroviarie, abbia sospeso tutti i provvedimenti riguardanti i lavori ferroviari nel porto di Genova. Sappiamo anzi che è cura del Ministero dei lavori pubblici, perchè detti lavori non subiscano ritardo di sorta e vengano compiuti con la massima sollecitudine.

><

In questi giorni a Milano, come abbiamo annunziato, si è riunita la Commissione per l'uso delle stazioni e dei tronchi comuni alle due reti Mediterranea e Adriatica. Fu asserito da qualche giornale che gravi dissensi insorsero fra i rappresentanti delle due Amministrazioni, Alta Italia e Meridionali, e si volle da ciò dedurre la difficoltà pratica dell'attuazione dei nuovi contratti. Possiamo assicurare che nulla havvi di meno esatto, perchè nelle riunioni di Milano i delegati non ebbero che a scambiarsi i preliminari delle basi per l'esercizio dei detti tronchi e delle stazioni comuni, che dovranno poi essere approvate dalla Commissione prescritta dalle Convenzioni.

><

Non è vero che vi sieno stati dissensi fra il Governo ed i concessionari, intorno alle modificazioni apportate alle Convenzioni ferroviarie dalla Camera dei deputati e presentate al Senato. Se finora non venne firmato il protocollo, egli è perchè i delegati alla firma attendono l'atto legale di autorizzazione, e ad esempio per la Società delle Meridionali, siccome deve essere rilasciato dal Consiglio d'Amministrazione, non può essere dato al comm. Borgnini che dal Consiglio stesso, il quale è stato all'uopo convocato per domani giovedì.

><

Se la legge ferroviaria verrà promulgata prima della fine del corr. mese, come crediamo, verranno nella entrante settimana nominate dal Governo e dai concessionari le Commissioni pel riparto del personale, per la consegna e per la stima del materiale, affinchè dal 1.° maggio possano iniziare i loro lavori, e nei due mesi, che precedono l'applicazione della legge, averli compiuti. Nel prossimo numero saremo in grado di dare la composizione delle Commissioni e l'incarico affidato a ciascuna.

><

Ci consta che fino dall'anno scorso gli operai delle strade ferrate dell'Alta Italia riunitisi in un congresso, inviarono una petizione al Consiglio d'amministrazione di dette Strade ferrate, invocando la modificazione di alcuni paragrafi del Regolamento del Consorzio di mutuo soccorso riguardanti i provvedimenti relativi ai sussidi in caso di malattia, ma specialmente quelli concernenti le pensioni di vecchiaia, delle vedove e degli orfani.

Sappiamo ora che, dopo maturo esame della questione, il prefato Consiglio, vista la precarietà della presente Amministrazione e considerato che almeno in parte detti operai ferroviari, meglio che colla modificazione dei Regolamenti, potrebbero raggiungere lo scopo cui mirano, associandosi alla Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai dipendenti dal lavoro, ha trovato inopportuno di assoggettar la questione ad ulteriore esame.

><

Sappiamo che l'egregio comm. Giambastiani, direttore della ferrovia Novara-Pino, ha compilato lo studio di una nuova variante al progetto dello scalo lacuale a nord di Laveno, del quale abbiamo annunziata la presentazione al Ministero dei lavori pubblici in un precedente numero del *Monitore*.

><

Ci si comunica poi che, a complemento del progetto della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, lo stesso lodato ingegnere ha presentato al Ministero dei lavori pubblici lo studio del tronco da Nizza Monferrato ad Asti passando per Mombercelli.

><

Diamo le seguenti informazioni intorno al progetto di appalto, presentato al Ministero dei lavori pubblici, del tronco da San Mauro a Celle della linea di 1.a categoria Battipaglia-Castrocucco.

Il tronco stesso ha la lunghezza di m. 8,850, ed è ripartito nel suo andamento planimetrico in 14 curve ed in 14 rettilinei. Le prime hanno lo sviluppo di m. 2,830, con raggio variabile fra m. 300 e m. 400; ed i secondi misurano la lunghezza di m. 6,020.

Per quanto riflette l'altimetria si hanno m. 6,880 in pendenza e m. 1,970 in orizzontale. La parte in pendenza è suddivisa in m. 1,250 di ascese ed in m. 5,630 di discese. L'inclinazione minima delle livellette è del 3; la massima del 13 per mille.

Le opere d'arte speciali da costruire lungo il tronco sono sette, cioè:

1. ponte a travata metallica sul fiume Lambro, in una campata di m. 50;
2. viadotto sul vallone Morosano in tre arcate di m. 7, altezza m. 9.80;
3. ponte viadotto sul fiume Serrapotamo in 6 campate, di cui le due estreme di m. 42.40, e le altre quattro di m. 53;
4. ponte sul Mingardo ripartito in sei campate della stessa luce, di quelle del ponte precedente;
5. viadotto sul vallone Critazzo 1.o in 5 arcate di m. 7, altezza massima m. 11;
6. viadotto sul vallone Critazzo 2.o in 5 arcate, di cui una di 15 metri e le altre 4 di m. 7, altezza massima m. 15;
7. viadotto sul vallone Preti in 13 arcate di metri 7, altezza massima m. 15.50.

Una sola galleria occorre lungo il tronco, e questa misura m. 2,760 di lunghezza.

Oltre ai manufatti preindicati ne occorrono altri 17 minori, di luce fino a m. 10, cioè: un acquedotto di 1 metro ed uno di m. 1.50; 5 ponticelli di m. 2 e 3 di m. 3; 2 ponti di m. 5 e 4 di m. 10, dei quali uno a travata metallica; ed un cavalcavia di m. 3.60.

Sono anche proposte cinque tratte di muri di sostegno e di controriva della lunghezza totale di metri 225, e rispettiva di m. 50; m. 30; m. 65; m. 55; e m. 25.

Sono progettate una fermata ed una stazione; la prima per l'abitato di Centola, e la seconda per quello di Celle.

All'alloggio del personale di sorveglianza della strada si provvederà mediante la esecuzione di n. 9 case cantoniere doppie; e la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia, sarà mantenuta con tre passaggi a livello.

I lavori di costruzione del tronco sono peritati complessivamente dello importo di lire 6,714,650, delle quali L. 6,494,300 per opere e provviste da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa, per le espropriazioni e per le provviste del materiale di armamento e dei meccanismi fissi delle stazioni.

><

Ci consta che nell'agosto prossimo sarà tenuto a Bruxelles, in occasione del 50.o anniversario dell'inaugurazione delle ferrovie Belghe, un congresso avente per iscopo lo studio dei progressi da realizzare nelle costruzioni e nell'esercizio delle strade ferrate.

L'organizzazione e la direzione del congresso fu dal Governo Belga affidata ad una speciale Commissione, la quale diramerà appositi inviti a tutte le principali Amministrazioni ferroviarie dell'Europa, dell'America, dell'Algeria e dell'Egitto.

È a nostra notizia poi che dal Governo Belga si stanno facendo pratiche presso gli altri Governi, perchè abbiano ad inviare speciali loro delegati al congresso.

><

Ci scrivono da Palermo che i lavori di costruzione della ferrovia Palermo-Corleone, appaltati alla Impresa R. Trewhella, ebbero nel corso del mese di marzo un considerevole sviluppo. Le somme spese nel mese stesso nella esecuzione delle opere rilevarono a circa L. 600,000. In complesso le spese fatte a tutto marzo p. p. salirono a L. 2,980,000. Il numero medio giornaliero degli operai presenti nel detto mese sui cantieri fu di 1200.

L'armamento della linea è completo fra Palermo e Misilmeri, e cioè per una estesa di circa 16 chilometri.

Il lavoro di sterro e rinterro è già completo per oltre 2|3 del totale. Di 306 opere d'arte, ne sono compiute oltre 250.

Le stazioni proposte sono 13, e quelle ultimate sono 6. Trovasi di già eseguito anche buon numero di case cantoniere e di casotti di guardia. L'unica galleria in corso di costruzione lungo la linea, è perforata per oltre la metà della sua lunghezza.

Per la linea di che trattasi, vennero testè presentati per l'approvazione governativa, i progetti delle travate metalliche, da eseguirsi pel ponte sull'Oreto (proposto a tre campate, di cui una di m. 13.50 e le altre due di m. 11.40) e per un cavalcavia di m. 10.

Furono poi anche sottoposti all'esame ed all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, i progetti di alcune varianti alla linea della quale parliamo, le quali hanno lo scopo di migliorarne le condizioni di stabilità, abbreviandone anche il percorso in curva. Dalle predette varianti riceverà beneficio tanto la costruzione che l'esercizio della linea.

><

Ci informano da Caltanisetta che la Impresa costruttrice della grande galleria di Marianopoli, lungo la linea da Roccapalomba a Santa Caterina, della quale ebbe luogo l'incontro in piccola sezione il giorno 3 del corrente mese, sta lavorando attivamente per ultimare compiutamente la galleria pei primi del mese di giugno, onde se ne possa fare la inaugurazione per la festa dello Statuto.

Ad ottenere quest'intento occorre però, che l'Amministrazione governativa provveda con sollecitudine il materiale di armamento occorrente.

><

Ci scrivono da Nizza Monferrato, che quel signor sindaco ha presentato al Ministero dei lavori pubblici un memoriale sul tronco di ferrovia Nizza-Acqui per Valle Bogliona, compilato dalla Giunta municipale di quella città, perchè sia tenuto nel debito conto allorquando, si tratterà della scelta di tracciato per la linea Genova-Ovada-Acqui-Asti.

Col precitato memoriale si vuole dimostrare, che il tracciato per Val Bogliona è precisamente quello richiesto dal carattere della linea e dallo scopo cui mira la sua costruzione.

Il tracciato stesso tende a Genova, come tende a Savona (affermasi col memoriale), soddisfa agli interessi generali ed appaga molti interessi particolari, non senza contare che è il più breve ed il meno costoso.

><

Abbiamo da Ancona che quel Municipio è seriamente preoccupato pel ripetersi ognor più insistente delle voci corse che, dopo approvate le convenzioni ferroviarie, Ancona possa perdere l'Ufficio del controllo e fors'anco la Direzione dell'esercizio per le ferrovie Meridionali.

Tali voci tengono allarmata la cittadinanza anconitana, la quale teme le spiacevoli conseguenze che le deriverebbero qualora avessero a verificarsi; epperò la Giunta municipale si è fatta sollecita di interessare vivamente i deputati della Provincia, perchè promovano dal Ministero esatte e precise informazioni, che si sperano conformi alle assicurazioni fatte al riguardo dal Governo alla Camera dei deputati, durante la discussione delle convenzioni ferroviarie.

><

Ci risulta che la Società delle strade ferrate Meridionali, a nome anche delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia, ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il verbale della conferenza tenutasi fra i delegati delle Amministrazioni ferroviarie predette, per provvedere alle irregolarità che si lamentano nel rilascio delle richieste per i trasporti degli impiegati governativi provinciali.

Coll'occasione, la Società delle Meridionali ha vivamente raccomandato al Ministero dei lavori pubblici, anche a nome delle altre due Amministrazioni interessate, di dare opportuni provvedimenti perchè le lamentate irregolarità non abbiano per l'avvenire a verificarsi.

><

Ci scrivono da Padova che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha dato principio ai lavori della ferrovia Campesampiero-Montebeluna, della quale è concessionaria la provincia di Padova e subconcessionaria la predetta Società.

><

Sappiamo che il Consiglio di Amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia ha vivamente interessato il Ministero dei lavori pubblici, ad approvare il progetto dei lavori di ampliamento e riordinamento generale della stazione di Sampierdarena, essendo indispensabile che la stazione medesima abbia completati i suoi impianti per servizio delle merci e della trazione, per l'epoca della apertura delle gallerie di San Lazzaro e della Sanità e per quella dell'attivazione della succursale dei Giovi.

La spesa complessivamente preventivata per la esecuzione dei lavori preindicati ammonta a L 3.100.000, ed è divisa come segue:

Espropriazioni	L.	401.000
Movimenti di terra, ghiaia ed opere murarie	»	1,633,200
Armamento	»	762,100
Imprevisti	»	303,700

I lavori dovrebbero trovarsi compiutamente ultimati collo scadere dell'esercizio 1887-1888.

><

La Deputazione provinciale di Napoli ha rinnovato istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli a Nola per Somma ed Ottaiano, accordando il sussidio stabilito per le ferrovie di 4.a categoria, a norma degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879 n° 8002.

La Provincia predetta ha già pattuito, con apposita Società, tanto la costruzione che l'esercizio della linea.

><

Sappiamo che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione di Ispettori del Genio Civile, con incarico di procedere ad una visita dei lavori in corso di costruzione per la grande galleria di Ronco lungo la linea succursale dei Giovi — La Commissione è composta degli Ispettori signori com. Brauzzi, Schioppo ed Artom; ed ha mandato di studiare le cause di contestazione sollevate dalla Impresa costruttrice dei lavori, e di proporre i provvedimenti opportuni per tacitarle.

><

Ci scrivono da Reggio di Calabria, che quell'Ingegnere Capo Direttore degli studi e lavori della ferrovia da Reggio a Castrocucco ha presentato al Ministero dei lavori pubblici gli studi della linea interna per la valle del Mesima, pel tronco compreso fra la Stazione di Mileto e l'Angitola.

A questo proposito ci viene assicurato che sia intendimento del Ministero, di inviare sul sito apposita Commissione tecnica coll' incarico, di studiare e di riferire quale dei due tracciati, e cioè l'interno od il littoraneo, meriti di essere prescelto.

><

Sappiamo che in seguito all'incarico dato dal Ministero dei lavori pubblici, all' Amministrazione delle Strade ferrate romane di studiare, di quali rettifiche sarebbe suscettibile l'attuale linea Roma-Napoli, onde abbreviarne il più possibile il percorso, la Direzione Generale di quelle ferrovie ha già prese le disposizioni opportune per la formazione delle squadre di ingegneri che dovranno occuparsi della compilazione dei progetti relativi. Tali squadre si metteranno in campagna fra brevissimi giorni, e tutto fu disposto perchè gli studi in parola procedano colla massima sollecitudine.

><

Ci scrivono da Piacenza, che quel Sig. Sindaco, in esecuzione di un deliberato del Consiglio Comunale, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici, perchè si dia sollecita esecuzione ai lavori di costruzione del ponte sulla Trebbia in vicinanza di Piacenza destinato ad uso esclusivo della ferrovia, togliendo per tal modo l'inconveniente ed i danni che cagiona l'attuale passaggio provvisorio sul ponte, che dovrebbe rimanere riservato alla strada Emilia.

><

La Commissione governativa che ha proceduto alla visita di ricognizione della ferrovia Castellamare-Cancello con diramazione a Gragnano, ha ritenuto che la apertura al pubblico esercizio della linea ferroviaria stessa possa aver luogo il giorno 27 del corrente mese.

><

In seguito alle nevicate del giorno 18 u. s., le valanghe otturarono l' ingresso della galleria del Colle di Tenda. L' ing. capo cav. Delfino si è recato sul luogo, affine di provvedere che la circolazione venisse subito ristabilita.

><

Diamo lo stato di avanzamento, riferito al 1.o marzo p. p., dei lavori di costruzione della nuova galleria di San Lazzaro presso Genova.

Durante lo scorso mese di febbraio si scavarono mc. 1763 di materie, e si eseguirono mc. 590 di muratura di rivestimento.

La situazione al 1.° marzo era la seguente:

Scavo { estesa . . . . m. 630
{ volume m. c. 36,619

Muratura { estesa { calotta . . m. 626
{ piedritti . . » 370
{ volume . . , m. c. 8,646

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche per gli effetti della legge sulle espropriazioni a causa di pubblica utilità, possano approvarsi i seguenti progetti:

I. Progetto preparato dall' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, pell'allargamento della sede stradale della ferrovia Bologna-Piacenza fra il cavalcavia Longara e la Stazione di Bologna, e per l'impianto di binari indipendenti per le linee Verona-Bologna e Bologna-Pistoia. I lavori compresi in questo progetto sono preventivati dello importo di L.388,300:

II. Progetto presentato dalla predetta Amministrazione, per la esecuzione di un binario di salvamento e di un fabbricato per alloggio del personale alla stazione telegrafica della Sella, presso lo sbocco sud della galleria di questo nome, fra San Giuseppe ed il Santuario, lungo la linea Savona-Bra. Le opere proposte importano le spesa presunta di L. 361.500, la quale va suddivisa come segue: espropriazioni lire 19,000: movimenti di terra L. 270.000; fabbricati lire 40.000; armamento L. 32.500;

III. Progetto per la costruzione di due case cantoniere e di una garetta nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco, per le quali è prevista la spesa totale di L. 19,600.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetti addizionali per lavori di rialzo arginature Adige, sezioni 2ª, 3ª e 4ª circoudario idraulico di Verona;

Progetto per costruzione di un ponte in ferro attraverso il nuovo alveo di Brenta a Brendolo (Venezia);

Id. per l' impianto dell' illuminazione a gaz delle calate del nuovo porto di Bari;

Id. di lavori addizionali a quelli in corso per la costruzione del collettore sulla destra del Tevere ai Prati di Castello in Roma;

Id. d' appalto riformato del tronco Legnago-Boschi Sant' Anna, della ferrovia Legnago-Monselice;

Impianto dell' armamento per la nuova linea di comunicazione fra la stazione marittima di Genova e la stazione di Sampierdarena,

Progetto esecutivo dei lavori per la generale sistemazione del secondo tronco dell' Idice (Bologna);

Classificazione fra le provinciali delle strade n. 33, 34 e 36 e di un ponte sul Volturno (Benevento).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Perizia supplettiva di lavori addizionali sul 5° tronco della strada provinciale n. 45 di Teramo;

Schema di convenzione col Municipio di Bologna per fitto novennale di locali ad uso della Direzione dei telegrafi;

Progetto di manutenzione delle opere di bonifica del lago Salpi (Foggia) e proroga di sei mesi del contratto ora in corso;

Ricorso del comune di Monte San Martino contro decreto del prefetto di Macerata, che costituiva il consorzio per la costruzione d' un ponte, lasciando a carico del comune ricorrente la costruzione della strada d' accesso al ponte medesimo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — L'appalto, da noi annunciato nel n. 12 del *Monitore*, per la costruzione del tronco Viareggio-Quiesa di questa ferrovia, venne, presso la Prefettura di Lucca, definitivamente deliberato al signor Ferdinando Nelli col ribasso del 7 45 0[0] sulla somma di L. 1,269,101.70.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Il 4 maggio alle ore 10 ant. avrà luogo presso la Prefettura di Ravenna ed il Ministero dei lavori pubblici, un primo incanto per lo appalto della fornitura di n. 23,000 traversine e m. c. 50,341 di legnami per gli scambi occorrenti per l'armamento del tronco Faenza-Fognano della ferrovia Faenza-Firenze. Il prezzo a base d'asta è stabilito in L. 114,931. Deposito provvisorio L. 5750, cauzione definitiva L. 11,500. I fatali scadono alle 12 merid. del 12 venturo maggio.

Ferrovia Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata. — L'appalto per le opere e provviste occorrenti alla fornitura di n. 18 scambi e meccanismi fissi, all'armamento di stazioni di queste ferrovie, nel primo esperimento del 17 corrente, andò deserto alla Prefettura di Macerata, e venne provvisoriamente, presso il Ministero, deliberato alla ditta Miani e Venturi di Milano, al prezzo di L. 143,294.25. I fatali scadono il 9 maggio a mezzogiorno. (V. n. 13 del *Monitore*).

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — Il sig. Mengoni Valeriano fece, in tempo utile, la riduzione del 5.05 per cento sul prezzo di L. 276,760 per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle chiusure, della fornitura e posa in opera della massicciata, per l'armamento e posa di armamento del tronco: estremo sud di Porto di Ascoli — stazione d'Ascoli; e ne restò quindi provvisorio deliberatario.

— Il sig. Luigi Ginese fece pure, in tempo utile, la riduzione del 5 06 0[0] sul prezzo di L. 266,836.50 di primo deliberamento dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della stazione di Ascoli-Piceno, escluse le espropriazioni di stabili, la provvista e posa in opera della ghiaia e dei ferri per l'armamento e dei meccanismi fissi; e ne restò quindi provvisorio deliberatario.

Non si conosce ancora l'epoca, a cui saranno fissati i definitivi esperimenti pei due sovraccennati appalti. (Vedi n. 12 e 15 del *Monitore*).

Ferrovie complementari Sarde. — In un telegramma da Sassari all'*Avvenire di Sardegna* del 16 corr. leggiamo:

Stamane la Deputazione provinciale, plaudendo all'iniziativa dei signori ing. comm. Cottrau e Vivanet per la costruzione delle ferrovie complementari Sarde, augurò felice riuscita ad un progetto vantaggioso al decoro ed agli interessi nazionali ed isolani.

Senza rinunziare ai suoi noti principii al riguardo, il sig. Casella, si associò al deliberato della Deputazione, trattandosi di approvare un progetto che tende ad emancipare il paese da ingerenze straniere.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Leggesi nella *Gazzetta del Popolo*:

I deputati Ercole e Majoli, anche a nome degli on. Groppello e Borgatta, avendo fatto, per la linea Ovada-Alessandria, nuove pratiche presso il Ministro dei lavori pubblici, hanno ricevuto la seguente risposta:

« A completamento del *Promemoria* del 24 gennaio u. s. sul progetto della ferrovia Alessandria-Ovada, nel quale si accennava che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si era pronunciato favorevolmente sull'ammessione in linea tecnica del progetto stesso, devesi aggiungere che lo stesso Consiglio superiore con voto del 21 febbraio u. ha opinato che il Consorzio possa ritenersi regolarmente costituito.

« In quanto alla domanda per l'iscrizione della linea in 4.a categoria non può, allo stato della legge, essere secondata, trovandosi quasi esauriti i chilometri e gli assegni da essa concessi. Invece, quando sia convertito in legge il progetto ora davanti al Senato, nel quale è autorizzata la costruzione di altri 1000 chilometri di ferrovie di 4.a categoria, dovrà esaminarsi se la linea di cui trattasi meriti di farne parte, e se convenga concederla o costruirla per conto dello Stato, attese le sue speciali condizioni, e su questi dubbi è d'uopo che anche il Consorzio porti la sua attenzione.

« Ciò premesso, il Ministero si riserva di esaminare a tempo debito la domanda e le ulteriori proposte che dal Consorzio possano essere fatte per l'oggetto ».

Ferrovia Como Varese-Laveno. — I lavori, che si vanno compiendo per l'apertura della ferrovia economica Como-Varese Laveno, vengono spinti con grande alacrità. La linea corre tutta in sede propria, e vi sono sul suo percorso ragguardevolissime opere d'arte, quali ponti, trincee e terrapieni di somma importanza. Notevolissimi fra gli altri il passaggio alla ferrovia Novara-Pino e il terrapieno per la stazione lacuale di Laveno.

Si spera che la Società assuntrice possa aprire la strada all'esercizio nel prossimo settembre; e certo, se lo volesse fermamente e fortemente, la stessa potrebbe coronare per davvero queste speranze, realizzando tosto non indifferenti lucri in quello scorcio di stagione autunnale, che è pur l'epoca del massimo movimento e concorso ai nostri laghi.

Ferrovia in Val Seriana. — Scrivono da Bergamo alla *Perseveranza*:

Da una quindicina di giorni fu aperto all'esercizio un altro tronco della ferrovia in Val Seriana, il tronco da Vertova a Ponte di Nossa. È in costruzione l'ultimo tratto da Ponte di Nossa a Ponte di Selva, cioè fino al punto dove la strada di Clusone viene ad incontrarsi con quella della valle. Attualmente sono dunque in esercizio poco meno di ventisette chilometri di ferrovia, e fra non molto saranno circa trenta. È una ferrovia economica, ma a scartamento ordinario, congiunta al tram Bergamo-Milano mediante un binario, già oggetto di grossa questione tra la Società ed il Prefetto.

La Val Seriana è un centro di stabilimenti industriali di prim'ordine. Si calcola che vi saranno trentamila operai. L'importanza e l'utilità di quella ferrovia sono quindi grandissime, e difatti essa ha subito raggiunto un movimento straordinario. Ma, oltre al vantaggio industriale, si crede ne porterà degli altri, e principalissimo quello di rendere più conosciuta la Val Seriana ai *touristes*, e a tutti coloro che d'estate vanno in Svizzera in cerca di montagne, quasichè in Italia facessero difetto. Con la nuova ferrovia si va proprio nel cuore delle nostre montagne, a metà strada dalla cascata del Serio e da cime che sono meta di alcune fra le più belle passeggiate che si conoscano.

La ferrovia si fermerà a Ponte di Selva, ma non manca un progetto per spingerla fino a Clusone. Le difficoltà tecniche impediranno forse per lungo tempo che il progetto venga attuato.

Ferrovia Como-Lecco. — Leggesi nell'*Araldo* di Como:

La Direzione tecnica dei lavori per questa ferrovia aveva proposto originariamente la costruzione in Lecco di un cavalcavia in muratura, che avrebbe deturpato il bel corso Vittorio Emanuele ed impedito la vista da Lecco a Pescarenico e viceversa.

La Giunta municipale fece opposizione a tale progetto, e il Consiglio approvò l'opera della Giunta, incaricandola di chiedere alla Direzione della ferrovia la costruzione di una travata metallica corrispondente alle esigenze della estetica.

Ora la Direzione della ferrovia, considerando le giuste ragioni esposte dall'Amministrazione comunale di Lecco, ha accettato, salvo approvazione dell'autorità superiore, la proposta di costruire la travata metallica. Questa attraverserà il corso, senza toccarlo menomamente, all'altezza di sette metri e ottanta centimetri. Verranno poi costruiti, collo stesso sistema, altri due ponti attraversanti due vie laterali.

Approvato il progetto della travata metallica, il Comune di Lecco si è obbligato a concorrere nella spesa relativa colla somma complessiva di L. 5,500.

Avremo pertanto un gran ponte sull' Adda e tre cavalcavia che formeranno una sola linea.

Ferrovia Saluzzo-Airasca. — L'armamento di questa ferrovia è, si può dire, compiuto; solo più manca quello della stazione di Moretta.

Vagoni e vagoncini percorrono le varie tratte di linea per il trasporto dell'ultimo strato di ghiaia.

La nuova stazione d'Airasca è già a buon punto anche per l'armamento.

Si lavora attorno all'innesto della linea con l'attuale stazione di Saluzzo e per il riordinamento provvisorio della stazione.

Lo scalo di Moretta prima che si apra la linea di Cavallermaggiore verrà notevolmente ampliato.

Il tronco Cavallermaggiore-Moretta sarà, secondo gli avuti rapporti, compiuto nel secondo semestre.

Si assicura pure che anche il tronco Barge-Bricherasio potrà aprirsi all'incirca all'epoca stessa nella quale avverrà l'apertura della linea Saluzzo-Airasca.

Ferrovia metropolitana di Napoli. — La Giunta municipale napoletana si occupò della ferrovia metropolitana progettata dall' ingegnere Young e stabilì di presentare al Consiglio il progetto di massima per la discussione, facendosi obbligo all' ingegnere di presentare nel termine di mesi sei una Compagnia con capitali garantiti di 40 milioni, in caso diverso decaderebbe da ogni specie di diritto.

Ferrovia Centrale del Canavese. — La Società anonima per la ferrovia centrale e per le tramvie del Canavese, ha rinnovato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una sua istanza per essere autorizzata a far proseguire fino a Torino, servendosi della tramvia Torino-Settimo, debitamente raccordata con la linea sociale, le vetture dei viaggiatori onde così evitar loro il trasbordo a Settimo.

Tramvia Torino-Leynì-Volpiano. — Domenica 12 corrente nel locale sociale in Torino, alle ore 9 ant. ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società Anonima Tramvia Torino-Leynì-Volpiano.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione, commendatore avv. C. Colombini, presiedeva l'assemblea composta di numero ventitre soci rappresentanti 1800 azioni.

Il presidente diede lettura della relazione del Consiglio.

Da questa relazione emerse che le spese della linea, compreso il tronco Leynì-Volpiano, e del relativo materiale mobile ammontarono a L. 745,000.

Per sopperire quindi alle spese fatte e a quelle a farsi a compimento delle opere, che potrebbero occorrere per la prossima attuazione del servizio cumulativo colla Ferrovia centrale canavese, considerato che il capitale sociale è di sole L. 500,000, si propose l'emissione di Obbligazioni per L. 300,000.

L'assemblea, sentita la relazione dei sindaci, i quali constatarono la piena regolarità della presentata relazione, previa discussione a cui presero parte vari azionisti, ne approvò le risultanze, ed autorizzò la proposta emissione di Obbligazioni, dando pieno mandato al Consiglio d'amministrazione onde addivenga alle relative pratiche.

Dalla relazione del Consiglio si constatò pure un sensibile progressivo aumento negl' introiti i quali si possono preventivare in un introito netto di L 50,000 circa.

Si proposero ed approvarono infine alcune modificazioni allo statuto sociale pel miglior disbrigo dell'Amministrazione.

Servizio ferroviario. — *Nuova fermata.* — Col giorno 15 corr. venne aperta all'esercizio la nuova fermata di Pallarano sulla linea Ferrara-Argenta.

— *Tariffa per materiale rotabile.* — Il 21 aprile venne attuata, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano sulle reti delle strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, la seguente tariffa pel trasporto a grande ed a piccola velocità del materiale rotabile pelle tramvie e pelle ferrovie a scartamento ridotto, caricato su vagoni a scartamento normale:

Spedizioni a grande velocità:

Vetture, vagoni aperti o chiusi L. 0.66 per chilom. e veicolo, e L. 3 30 di diritto fisso per ogni veicolo; tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea L. 11.

Spedizioni a piccola velocità:

Vetture, vagoni aperti o chiusi L. 0.40 per chilom. e veicolo e L. 2 di diritto fisso per ogni veicolo; tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea L. 5.

Quando pel trasporto a P. V. del materiale di cui nella presente tariffa occorresse l'uso di due vagoni congiunti o si adoperassero vagoni di portata o di lunghezza eccezionale, nell'applicazione delle tasse si terrà conto delle tasse minime pei vagoni congiunti stabilite dall' art. 73 delle Tariffe e Condizioni, dal n. 25 della 2ª Appendice, nonchè dal disposto del n. 32 della 3ª Appendice alle predette Tariffe.

A cominciare dal 1° maggio p. v. i trasporti stessi da e per l'estero saranno esclusi dal servizio diretto italo-francese, italo-svizzero, italo-germanico, ed italo-boemo, per cui non si accetteranno che da ferrovia a ferrovia e si tasseranno in base ai prezzi e condizioni stabiliti dalla tariffa sovraindicata, coll' aggiunta delle tasse di commissione e facchinaggio pel compimento delle operazioni doganali italiane ai confini.

Servizio diretto italo-svizzero. — A cominciare dal giorno 25 corrente, entrerà in vigore una tariffa speciale applicabile ai trasporti di feccia di vino a vagone completo, eseguiti in servizio diretto italo-svizzero fra le stazioni nominate nella tariffa stessa.

A cominciare dal 1° maggio p. v., le ferrovie svizzere attiveranno una nuova tariffa per l'esecuzione delle formalità doganali svizzere da parte del loro personale alle stazioni di confine, in sostituzione di quella attualmente esposta nella tariffa pel detto servizio diretto.

Gli esemplari delle indicate tariffe possono acquistarsi presso le principali stazioni della rete al prezzo di centesimi 10 ciascuno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Nell' anno 1884 vennero aperti all' esercizio sul territorio francese 1,326 chilometri di ferrovie d' interesse generale, il che fa ascendere alle seguenti cifre la lunghezza totale della rete francese: Ferrovie concesse alle Compagnie, chilom. 27,288; ferrovie dello Stato, chilom 2,091, totale chilom. 29,379.

Le linee d'interesse locale in esercizio alla fine del 1884 avevano un' estensione di 1.599 chilometri. Le concessioni delle medesime alla stessa data raggiungevano i 2,807 chilometri.

Le linee esercitate in Algeria avevano una lunghezza di 1,688 chilometri, non compresi 212 chilometri sul territorio tunisino e 40 chilometri di linee industriali private.

Il tronco aperto nel Senegal della linea Dakar-St. Louis è lungo 307 chilometri.

Ferrovie Belghe. — Un decreto reale del 4 corr. stabilisce le condizioni alle quali lo Stato garantisce, verso i terzi, le obbligazioni della Società nazionale delle ferrovie vicinali. Le obbligazioni che questa Società emetterà a rappresentanza delle annualità sottoscritte dai comuni, dalle provincie e dallo Stato, saranno sottoposte al *visto* della tesoreria. Questo *visto* implica la garanzia dello Stato. Lo Stato pagherà presso le sue Casse a luogo e vece della Società nazionale, gli interessi scaduti, e rimborserà le obbligazioni ammortizzate L'ammortamento delle obbligazioni si effettuerà, a seconda della natura degli imprestiti, sia mediante riscatti alla Borsa, sia mediante estrazioni a sorte.

Vari articoli regolano il modo di consegna dei fondi alla Società nazionale, in conformità del progredire dei lavori e dei rapporti tra il Tesoro e la Società.

Ferrovie dello Stato prussiano. — Il Governo prussiano ha presentato al Landtag dei progetti di legge autorizzanti la spesa di 60,700,000 marchi nella costruzione delle nuove ferrovie di Stato e nel compimento delle antiche.

Di questa somma 49,484,000 marchi sono necessarii alla costruzione di 14 nuove linee, di una lunghezza totale di 584 chilometri e 400 metri; il resto servirà al compimento di ferrovie esistenti.

Le nuove strade comprendono due linee principali, di una lunghezza totale di 44 chilometri e 700 metri, il cui costo di costruzione è stimato a 104,300 marchi al chilometro, compreso il costo del terreno necessario; e 12 tronchi di una lunghezza totale di 542 chilometri e 700 metri. Il prezzo delle espropriazioni per questi ultimi è in media di 6,650 marchi, il costo di costruzione di 68,000 marchi al chilometro.

Notizie Diverse

Esposizione di Anversa. — L'Amministrazione delle ferrovie prussiane accorderà una riduzione del 50 per cento su tutte le reti dell'Impero, nei prezzi di trasporto per le merci destinate all'Esposizione universale di Anversa.

La luce elettrica sulle ferrovie inglesi. — La *Pall Mall Gazette* annunzia che quanto prima saranno completamente illuminati a luce elettrica gli uffici di direzione e le stazioni di *Paddington*, di *Royal Oak* e di *Westbourne-park* della *Great Western Railway* (ferrovie occidentali).

Questa sarà — scrive la *Pall Mall Gazette* — la più grande applicazione dell'illuminazione elettrica, che sia stata fatta finora nel Regno Unito.

Ponti sul Danubio. — Il Parlamento rumeno ha approvato la legge per la costruzione di due ponti sul Danubio e sulla Borcea.

Sino dall'anno scorso il Governo rumeno aveva invitato più di trenta stabilimenti a presentarsi al concorso per la costruzione di detti ponti. Tuttavia soltanto sette, tra cui quattro francesi, due tedeschi ed uno belga presentarono le loro offerte.

La Commissione esaminatrice nominata dal Governo aveva dichiarato che nessuno dei progetti potessero venire eseguiti, senza essere modificati; però che si dovesse aprire un nuovo concorso, il che non si è fatto sino ad ora, ma avrà luogo tra breve.

Le spese per la costruzione di questi ponti ammontavano in media, secondo i progetti presentati l'anno scorso, a venticinque milioni di lire.

La Commissione ha frattanto introdotte considerevoli modificazioni, come, per esempio, un maggiore approfondamento delle fondamenta, delle costruzioni suppletorie della lunghezza di 14 chilometri, i viadotti di Batta ecc. che non erano compresi negli anteriori progetti, e che devono venir eseguiti contemporaneamente e dallo stesso intraprenditore, il quale si assuma la costruzione dei ponti, sicchè le spese complessive vennero ora calcolate in lire 35 milioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari rimasero nella scorsa settimana quasi tutti lettera morta pei mercati, i quali si limitarono a scambi piuttosto vivi sulle azioni della Società delle Meridionali, come quelle che presentano ancora un largo margine da conseguire, quando le Convenzioni ferroviarie verranno votate, come non si dubita, dal Senato.

Malgrado ciò, le agitazioni dei mercati italiani, nei giorni scorsi, furono d'impedimento a conseguire corsi più elevati, e in qualche momento pagarono anche le Meridionali un tributo alle influenze dominanti non favorevoli, le quali da 690, prezzo raggiunto a principio, le fecero discendere a 668 ed anche a meno. Per ultimo ripresero a salire, e toccarono il prezzo di 680, e infine quello di 693.

Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 304.50 a 304, dopo essere scese a 301. I Buoni sempre invariati sul 553.

CONVOCAZIONI

Società per le ferrovie del Ticino. — L'assemblea generale degli azionisti, essendo riuscita deserta l'adunanza stata indetta per il 31 scorso mese, è invitata a riunirsi in seconda convocazione il giorno 30 corrente mese di aprile, alle ore 9 antim., presso la sede della Società in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.° (V. n. 12 del *Monitore*).

Società per le ferrovie dell'Appennino centrale. — L'assemblea generale degli azionisti, essendo riuscita deserta l'adunanza stata indetta per il 31 scorso mese, è invitata a riunirsi in seconda convocazione il giorno 30 corr. mese di aprile, alle ore 10 antim., presso la sede della Società in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.° (V. n. 12 del *Monitore*).

Società anonima per l'invenzione del nuovo sistema di velatura per i piroscafi. — Assemblea generale di prima convocazione, per il 30 aprile, alle ore 8 pom., in una delle sale dell'Associazione marittima in Genova (via San Luca, n. 1), per riconoscimento ed approvazione del versamento dei tre decimi sulle 1500 azioni sottoscritte, fatto presso la Banca Nazionale, sede di Genova, e così della somma totale di L. 9,000; approvazione del conferimento fatto all'ing. Gerolamo Bianchi, per la sua invenzione « Nuovo sistema di velatura per i piroscafi » mediante il corrispettivo di numero 1500 azioni interamente liberate e da consegnarglisi giusta il disposto dell'art. 4 dello statuto sociale; deliberazione sulla riserva di partecipazione agli utili netti della Società fatta a favore dei promotori (art. 41 dello statuto); nomina degli amministratori; nomina dei sindaci; stipulazione dell'atto costitutivo della Società, a norma dell'art. 136 del Codice di commercio.

Se detta assemblea non sarà valida per mancanza di numero, resta fin d'ora fissata quella di seconda convocazione per il giorno 11 maggio p. v., alle ore 8 pom., nell'anzidetto locale.

Società per le ferrovie napoletane. — L'assemblea generale degli azionisti, essendo riuscita deserta l'adunanza stata indetta per il 31 scorso mese, è invitata a riunirsi in seconda convocazione il giorno 30 corrente mese di aprile, alle ore 11 antim., presso la sede della Società in Roma, via di Pietra, 70, piano 2.° (V. n. 12 del *Monitore*).

Società anonima per fornaci e costruzioni in Roma. — Assemblea generale degli azionisti per il 30 aprile, presso l'ufficio della Società, 19, via del Gambero, per discussione ed approvazione del bilancio 31 marzo p. p., udita la relazione dei sindaci; relazione dell'amministratore; proposte riguardanti l'esercizio 1885-1886; nomina dell'amministratore, dei sindaci e supplenti, e loro conseguente retribuzione.

NB. Qualora l'assemblea non riuscisse valida per insufficiente numero di azionisti, viene fin d'ora fissata la seconda convocazione per il 4 maggio prossimo.

Società italiana per condotte d'acqua. — Assemblea straordinaria generale degli azionisti per l'8 maggio, ore 3 pom. in Roma, in via Torre Argentina, n. 76, per rinnovazione del Consiglio d'amministrazione dimissionario con la nomina di sette consiglieri e di due supplenti, e nomina di un sindaco.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Pezzana (25 aprile, ore 9 antim. def.) — Appalto della costruzione del nuovo edificio ad uso dell'asilo e delle scuole elementari. L'asta verrà aperta sulla somma ridotta di L. 70,442.50. (V. n. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Roma (25 aprile, ore 12 merid. fat.) — Ap-

palto dei lavori di sistemazione del tronco di strada comunale obbligatoria da Oriolo Romano al confine di Veiano, provvisoriamente aggiudicato col ribasso percentuale di lira una sulla spesa prevista in L. 13,000. (V. n. 13 del *Monitore*).

Prefettura di Cosenza (25 aprile, ore 11 antim. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada comunale obbligatoria di Corzeto, già ex-militare, il cui importare ascende a L. 111,497.85 complessivamente pei lavori tanto a corpo che a misura. Cauzione provv. L. 4,000; def. L. 7810. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Salerno (27 aprile, ore 10 antim. - 1.a asta) — Vendita degli alberi esistenti nel bosco Quarto, diviso in sei sezioni, proprietà e territorio del comune di Petina. Prezzo L. 70,000. Dep. L. 1,500. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Roma (27 aprile, ore 12 merid. fat.) — Appalto della costruzione di una scogliera a difesa delle mura castellane di Nettuno e di riparazioni alla banchina delle mura stesse. Prezzo di provvisorio deliberamento L. 31,654. (V. n. 13 del *Monitore*).

Direzione degli armamenti del primo Dipartimento marittimo di Spezia (27 aprile, ore 2 pom. def.) — Appalto della provvista alla R. Marina in questo Dipartimento, di droghe, colori, pannelli e spugne. Importo ridotto a L. 79,338.22. Deposito L. 9,400,

Direzione del Genio militare di Torino (27 aprile, ore 12 merid., fat.) — Lavori di formazione di una nuova Piazza d'Armi colla relativa strada d'accesso presso Novara, ascendenti a L. 45,000 provvisoriamente deliberato, mediante il ribasso di lire 17.26 per cento. (Vedi n. 14 del *Monitore*).

Amministrazione consorziale per la strada Amato-Oppido, comune di Oppido Mamertina (28 aprile, ore 12 merid. fat.) — Opere e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte in fabbrica sul torrente Calabrò alla Ferrandina, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 12 per cento (Vedi il n. 13 del *Monitore*).

Prefettura di Livorno (28 aprile, ore 11 antim. def.) — Appalto della costruzione di un pontone a biga da servire nel porto di Livorno per il trasporto di blocchi o massi artificiali. Prezzo ridotto a L. 46,245.91.

Arsenale di costruzione in Torino (28 aprile, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto della provvista di m. 6000 assicelle di pioppo del n. 1 a L. 1.50 importanti L. 9,000. Dep. L. 900. Tempo utile per la consegna giorni 30. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Roma (28 aprile, ore 11 antim. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di riordinamento del tronco della strada comunale obbligatoria di Orte, compreso fra la provinciale Ortana ed il confine di Bassanello, della lunghezza di chilom. 4,200 e della spesa prevista in L. 7349 91. Cauzione provvisoria L. 100; def. L. 800. I fatali scadono il 15 maggio.

Prefettura di Torino (29 aprile, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale numero 10 da Aosta in Francia per il piccolo S. Bernardo compreso tra il ponte di Equilive ed il comune di La Salle, della lunghezza di metri 901.22. Prezzo ridotto a L. 20,064. Cauz. provv. L. 1,500; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Deputazione provinciale di Sassari (29 aprile, ore 11 ant. def.) — Appalto dei lavori tuttora occorrenti per la definitiva sistemazione della strada da Oschiri a Tempio per la valle di Curadori, n. 227, elenco III, tabella *B*, legge 23 luglio 1881. Prezzo ridotto a L. 43,572. Dep. provv. L. 2,400; cauzione definitiva il decimo dell'importo dei lavori d'appalto. I lavori dovranno intraprendersi subito che l'impresario ne riceverà l'ordine, e darli compiutamente ultimati entro il termine di un anno dalla data della consegna.

Comune di Copparo (29 aprile, ore 12 merid. 1.a asta) — Appalto della manutenzione delle strade comunali dell'intiero comune di Copparo pel triennio 1885-1886-1887. Canone annuo L. 45,454.87. Dep. L. 1,200. I fatali scadono il 16 maggio.

Comune di Monte S. Angelo (30 aprile, ore 10 antim. 1.a asta) — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del novello cimitero. L'asta verrà aperta sul prezzo di stima di L. 91,185.16 soggetto a ribasso, nella misura non inferiore a L. 50 per ogni licitazione, ed in base al relativo progetto d'arte e capitolato d'oneri. Si noti però che rimangono altre lire 6814.84 a disposizione dell'Amministrazione pei lavori impreveduti. I fatali scadono il 20 maggio.

Municipio di Roma (30 aprile, ore 11 antim. fat.) — Costruzione di una fogna nella piazza e via delle Coppelle, provvisoriamente deliberato col ribasso di L. 31.55 per cento sulla somma di L. 12,000. (V. *Monitore* dell'8 aprile).

R. Officina Carte Valori - Torino (30 aprile, ore 10 ant., def.) — Appalto dell'impresa della fabbricazione di tremila risme annuali di cartoncini bianchi e colorati occorrenti per la stampa delle cartoline postali dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1888.

L'anzidetta provvista è divisa in tre lotti di mille risme annuali ciascuno.

L'incanto sarà aperto sui prezzi di lire quarantuna e centesimi quarantadue per ciascuna delle risme costituenti due lotti, e di lire quarantadue e centesimi cinquantasei per ciascuna delle risme formanti il terzo lotto. Deposito L. 4,000.

Comune di Latera (30 aprile, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto di opere e provviste occorrenti al riselciamento delle strade interne sulla presunta somma di L. 12,318.25. Cauz. provv. L. 350; def. L. 1,500. Fatali al 16 maggio.

Comune di Cesena (2 maggio, ore 12 merid., fat.) — Lavori di ampliamento e di adattamento della Caserma Tesoreria, provvisoriamente aggiudicati al signor Guidazzi Massimo per lire 95,296.65; lavori pei nuovi uffici di pubblica sicurezza, provvisoriamente deliberati allo stesso Guidazzi per L. 959.64. (Vedi n. 14 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo di Spezia (1.o maggio, ore 12 merid. - 1.a asta) — Vendita di catene di ferro, per la somma presunta complessiva di L. 69,202.50. Dep. L. 13,840.50. I fatali scadono il 21 maggio.

Genio militare — Direzione territoriale di Roma (1.o maggio, ore 11 ant. - 1.a asta) — Appalto della manutenzione ordinaria di tutti gli immobili militari della piazza di Civitavecchia durante il triennio finanziario 1885-86, 1886-87, 1887-88, per l'ammontare di L. 18,000. Dep. L. 1800. I fatali scadono il 16 maggio.

Prefettura di Salerno (1.o maggio, ore 10 antim. 1.a asta) — Vendita degli alberi esistenti nel bosco Centaurino, proprietà e territorio del comune di Sanza. Il prezzo sul quale si aprirà l'incanto è di L 210,886.70. Dep. L. 23,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Chieti (5 maggio, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto della costruzione, manutenzione ed esercizio di una condottura d'acqua potabile, della portata non minore di litri 25 a minuto secondo, dal Monte Maiella a Chieti, raccogliendo le sorgenti di Bocca del Foro e Madonna degli Angioli, e in caso di bisogno anche quella di Grave e Gravetta, per la presunta somma per tutta la durata del contratto, di anni 50, di L. 55,000 all'anno soggetta a ribasso d'asta. Cauzione provv. L. 20,000; def. L. 100,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Verona (5 maggio, ore 1 pom. - 1.a asta) — Appalto del lavoro di sistemazione delle trottatoje, selciato e parte dei camminapiedi del tronco stradale compreso fra il quadrivio di San Paolo e la Porta Vescovo, dell'importo preavvisato in L. 49,030.78. Dette opere dovranno essere ultimate entro giorni 280 lavorativi da quello della regolare consegna. Dep. provv. L. 500; cauzione def. L. 5,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Padova (5 maggio, ore 10 ant. - 1ª asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone dalla risvolta di Buoro Vecchio alla chiavica Bebbe, in comune di Cavarzere, dell'estesa per l'argine destro di m. 7465, e per l'argine sinistro di m. 7506, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta di L. 258,530. Cauzione provv. L. 14,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte sul torrente Alessi in provincia di Catanzaro.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

A N N U N Z I

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per fornitura di Sevo Bianco

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilog. 35,000 *Sevo Bianco*, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che intendessero concorrere a tale provvista.

Il Capitolato, contenente le condizioni dalle quali dovrà esser regolata la fornitura, è ostensibile presso la Direzione Generale di queste Ferrovie, in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana, N. 7), nonchè presso i Magazzini di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, ROMA e NAPOLI.

Le offerte suggellate dovranno pervenire alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 2 pomerid. del giorno 29 Aprile corr. Sulle buste contenenti le offerte dovrà esservi l' indicazione:

" Offerta per fornitura di Sevo Bianco ".

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa dell' Amministrazione un deposito di L. 25 (in contanti o in cartelle del Debito Pubblico italiano, valutate al corso del giorno) per ogni mille chilogrammi di Sevo pei quali intende fare offerte.

Le buste contenenti le offerte saranno aperte il dì 30 successivo a ore 2 pom. presso questa Direzione Generale e a tale apertura potranno assistere i concorrenti, previa esibizione della ricevuta della Cassa, faciente fede dell' effettuato deposito.

L' Amministrazione non si intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il migliore offerente,. e può anche non accettare veruna delle offerte presentate, senz' obbligo d' indicarne i motivi.

Firenze, 16 Aprile 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **67,900** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,216,800** »
GHISA vecchia da rifondere . . . » **696,100** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **11,000** »
BRONZO ottone, rame, piombo e zinco da rifondere, lamiera di ferro in sorte. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Maggio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 16 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Aprile 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI PETROLIO

L' Amministrazione delle Ferrovie Romane, volendo procedere allo accollo della fornitura di chilog. 100,000 *Petrolio raffinato d' America* da consegnarsi:

Per chilog. 17,000 nel Magazzino dell'Amministrazione in NAPOLI
» 41,000 » LIVORNO
» 22,000 » ANCONA
» 20,000 » ROMA

apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d' oneri è visibile presso la Direzione Generale dell'Amministrazione in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana, N. 7, e nelle Stazioni di *Firenze Centrale, Ancona, Roma, Napoli* e *Livorno.*

Le offerte potranno esser fatte tanto per la quantità totale di chilog. 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta suggellata, con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 29 Aprile corrente: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere dell'Amministrazione constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

L' apertura delle offerte sarà fatta il giorno 30 successivo alle ore 2 pom., dal Comitato di Sorveglianza dell' Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti e ciò senz' obbligo di indicarne il motivo. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa Centrale dell' Amministrazione in Firenze o nelle sotto Casse di Roma e Napoli, un deposito di L. 25 per ogni mille chilog. di Petrolio pei quali intende concorrere. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente, od un suo delegato, potrà assistere alla apertura delle offerte stesse. Questo deposito potrà esser fatto in contanti od in Titoli di rendita italiana 5 p. 0[0 calcolata al corso del giorno.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le stazioni di consegna a forma dell' articolo 3.o del Capitolato.

Firenze, 16 Aprile 1885. LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII · Mercoledì 29 Aprile 1885. Num. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE AL SENATO

La pubblica discussione sull'importante progetto di legge per i nuovi contratti ferroviari venne, il 20 corrente alla Camera vitalizia, aperta dall'on. senatore *Brioschi*, con un discorso assai stringente e favorevole alle Convenzioni.

L'eminente scienziato coll'incontrastata sua competenza, pur non divagando in soverchie minuzie, trattò con ampiezza e dottrina il grave argomento.

Disse dapprima che egli aveva ricevuto la più favorevole impressione dalla relazione Saracco, e la qualificò se non atto di omaggio civile, certamente atto di alta moralità.

Notò che la discussione non poteva a meno che essere agevolata, dal sapersi che l'Ufficio centrale, per bocca del suo Relatore, il più rigido sindacatore dell' integrità delle nostre finanze, avesse trovato giustificati i criterii sopra i quali fu determinata la percentuale, ed eque le condizioni pattuite per la compra-vendita del materiale mobile, ed avesse approvato le altre parti sostanziali delle Convenzioni.

Diede la ragione per cui egli, che in altro tempo aveva accettato ed appoggiato l'esercizio di Stato, si fosse poi indotto a dare il suo voto al progetto per l' esercizio privato; ed in proposito dimostrò come sia stato spontaneo e necessario il parere emesso dalla Commissione d' inchiesta ferroviaria a favore dell'esercizio privato.

Osservò come l'accentramento dell' amministrazione ferroviaria in mano dello Stato non possa a meno di dare maggiore adito alle ingerenze parlamentari, massime colla mobilità e immobilità che sono proprie dei Governi rappresentativi.

Con dispiacere constatò che in nessuna occasione di convenzioni presentate dal Governo al Parlamento, siasi, più che in questa, combattuto le convenzioni medesime con ogni sorta di diffidenze e di sospetti.

Sostenne esservi stata inesattezza, inconseguenza e contraddizione in talune affermazioni uditesi in altro recinto per bocca di un deputato che fu ministro dei lavori pubblici, inesattezza, inconseguenza e contraddizione che toccavano in parte personalmente anche l'oratore.

Espose come la Commissione dell'inchiesta ferroviaria, di cui faceva parte anche l'attuale ministro dei lavori pubblici, abbia usato ogni diligenza perchè non rimanesse il minimo dubbio sulla perfetta giustificazione delle proposte che essa avrebbe poi dovuto fare come conclusione del suo lavoro.

Spiegò come non possa temersi, che convenzioni fondate sui risultati dell'inchiesta possano diventare fonti interminabili di liti fra i contraenti. Tra gli obbiettivi che la Commissione dell'inchiesta ebbe, ci fu anche quello di trovare modo che un tale pericolo potesse con sicurezza eliminarsi.

Giustificò, anche coll' esempio di ciò che si pratica in paesi esteri, la istituzione dei fondi di riserva e di rinnovamento, che disse elementi indispensabili per un appalto di esercizio.

Manifestò il desiderio ch'egli avrebbe avuto, che nelle Convenzioni la cifra d'interesse relativa al rinnovamento del materiale fosse tenuta distinta da quella destinata a costituire propriamente il fondo di riserva.

Dimostrò come la vendita del materiale mobile non sia un cattivo affare nè un prestito larvato, ed espresse la sua ferma convinzione, che il Governo procurerà la rigorosa applicazione di ogni clausola della legge e di ogni condizione dei contratti, dichiarando infine, ch'egli avrebbe con sereno animo dato il voto alla legge.

Nella stessa seduta ed in quella successiva del 21 aprile parlò, contro le Convenzioni, l'on. senatore *Finali*.

Egli si dolse anzitutto del breve spazio di tempo lasciato al Senato per esaminare e discutere il progetto.

Disse che colle Convenzioni lo Stato pone in regìa cointeressata le ferrovie, mentre ha riconosciuto dannoso tale sistema e lo ha abbandonato per i tabacchi.

Affermò che in quello proposto non si ha un vero esercizio privato delle ferrovie; accennò ai lavori della Commissione d' inchiesta; esaminò la legislazione e la pratica all'estero in materia ferroviaria, negando che da esse potessero trarsi argomenti a sostegno del sistema sanzionato nel progetto di legge; e confutò l' argomento degli inconvenienti verificatisi per lo addietro nell'esercizio delle ferrovie.

Insistette sulla dimostrazione, che i patti stipulati [illegible] Convenzioni per la vendita e l'acquisto del materiale [illegible] bile furono stabiliti con criterio svantaggioso allo [illegible]

Giudicò inesatti i coefficienti in base ai quali f[illegible] lata la percentuale; sostenne che la forma di

mento, che si dà alle sovvenzioni per le ferrovie Meridionali pendente tutta la durata del contratto, si risolve in un vero e nuovo danno per la finanza pubblica.

Stigmatizzò il metodo seguito per le tariffe.

Negò che sia vero, che colla vendita del materiale mobile si consolidi il pareggio del bilancio e si chiuda definitivamente il Gran Libro, poichè non si emetteranno, è vero, nuovi titoli di consolidato, ma si emetteranno per contro delle obbligazioni.

Infine dichiarò che non poteva sotto nessun aspetto, nè finanziario, nè politico, nè amministrativo, approvare il progetto presentato.

Prese in seguito la parola l'on. *Casaretto*, egli pure mostrandosi contrario alle Convenzioni.

Protestando la più alta stima e considerazione per gli attuali ministri dei lavori pubblici e delle finanze e per il presidente del Consiglio, dichiarò tuttavia di non poter approvare il loro operato quanto al problema ferroviario.

Disse che, dovendosi ammettere il monopolio per l'esercizio delle ferrovie, questo monopolio anzichè dai privati deve esercitarsi dallo Stato. Deplorò che colle Convenzioni si seguisse un indirizzo, che porge lo spettacolo dei subiti guadagni e di pochi speculatori che diventano improvvisamente ricchi, sfruttando il lavoro degli altri, eccitando l'insidia e l'odio fra le classi.

Considerando le Convenzioni dal punto di vista finanziario, ne combattè i criteri. Affermò che un gruppo di banchieri intelligenti avrebbe potuto, con tutte le condizioni che figurano nelle Convenzioni, dare i 250 milioni di anticipazione senza alcun interesse.

Trovò manchevoli e cattive anche le condizioni stabilite pel riscatto.

In ordine all' esercizio si limitò a parlare della percentuale, e dichiarò di non accettare per nessun conto i calcoli che si sono presi a base per fissarla.

Circa gli appalti delle costruzioni, disse esservi chi crede che il punto più debole delle Convenzioni consista, non tanto in quella parte di legge che riguarda l' esercizio, quanto in quella che riguarda le costruzioni.

Trovò che il compenso che si dà alle Società per l' incarico da esse assunto delle costruzioni è enormemente eccessivo.

Chiuse finalmente il suo discorso invitando il Senato, come corpo conservatore, a respingere la legge, ch' egli chiamò pericolosa per la sicurezza, per la finanza e per l'economia dello Stato; una legge rivoluzionaria, la quale, l' oratore augurossi, non abbia ad essere il Waterloo dell'economia italiana, quando pure non sia il Waterloo politico delle nostre classi dirigenti.

Nella seduta del 22 aprile parlò pure contro le Convenzioni l'on. *Maiorana-Calatabiano*. Egli fece la storia della questione ferroviaria in Italia e disse di credere, che sia un'ironia il ritenere che le proposte Convenzioni siano un omaggio al principio dell'esercizio privato delle ferrovie.

Sostenne che nelle Convenzioni si trascurò deplorevolmente la questione delle tariffe; ed esaminate varie disposizioni della legge, dichiarò che essa non doveva approvarsi, perchè perturba le condizioni del credito ed è dannosa all'economia nazionale.

Anche il senatore *Consiglio* si schierò, nella seduta del 23 corrente, fra gli oppositori delle Convenzioni, specialmente perchè egli crede che queste abbiano a risolversi in molte passività per lo Stato, e siano foriere di molte influenze politiche, le quali si imporranno alle Società ed allo Stato e porteranno disordine e serii guai nell' amministrazione.

Dopo di lui sorse l' on. senatore *Cambray-Digny*, e parlò lungamente in appoggio del progetto.

Egli avrebbe creduto che la splendida Relazione dell'on. Saracco dovesse servire a impedire le molte opposizioni al progetto; ma dopo i discorsi uditi, stimò suo debito di prendere la parola.

Dopo l' art. 4 della legge 29 giugno 1876, la questione [illegible] esercizio governativo, egli disse, è definitivamente ri-

[illegible]questo punto — confutandole — l' oratore rispose [illegible]vazioni dei senatori Finali, Casaretto e Consiglio.

Dimostrò l' inesattezza di parecchi dati di fatti citati dall' on. Finali particolarmente riguardo alla Regìa dei tabacchi, che l' oratore non riconosce sia stato nè uno sbaglio nè un male.

Svolse quindi considerazioni in favore dei criteri, coi quali si fissò la percentuale, e sostenne che le Convenzioni gioveranno alle finanze.

Disse che dal momento che al Ministro delle finanze occorreva una somma straordinaria, per procurargliela era preferibile, ad un prestito, la vendita del materiale mobile delle ferrovie.

Riguardo alla percentuale, dimostrò con particolari calcoli come, pel modo in cui la diminuzione della medesima è fissata nel progetto, debba ritenersi escluso il timore che le Società rimangano senza il margine necessario per continuare l' esercizio.

Dimostrò infondati i timori che si sono manifestati circa il fondo di riserva e circa la Cassa patrimoniale.

Per ciò che spetta alle nuove costruzioni, fece considerare come non potesse più combinarsi ad emettere ogni anno 60, 80, 100 milioni di Consolidato, e come dovesse invece deliberarsi di dovere entrare in una via diversa.

E disse che le odierne Convenzioni ci mettono appunto su questa nuova via, che tornerà di sicuro favorevolissima alla finanza italiana.

Giudicò non potersi dubitare, che i vantaggi finanziarii delle Convenzioni vi saranno, ed andranno crescendo, con vantaggio del credito e di tutta la economia nazionale.

Rammentò infine le parole di un celebre economista francese, che, interrogato degli effetti dell' esercizio governativo, rispose: « Non ci sarà più finanza in Francia! ».

Nella stessa tornata del 23 aprile espose le sue argomentazioni contrarie alla legge, l' on. senatore *Alvisi*.

Affermò che la questione dell' esercizio privato non poteva dirsi ancora risoluta malgrado l'art. 4 della legge del 1876, in quanto che ebbero luogo altre deliberazioni della Camera che informano quel voto.

Citò, fra altro, il fatto che parecchie Camere di commercio ed altri Istituti si dichiararono contrari all' esercizio privato; e che gli stessi generali Ricotti e Marselli, ministro il primo e segretario il secondo della guerra, non vi sono favorevoli.

Riguardo alle tariffe si riportò alle gravi considerazioni fatte dal senatore Casaretto. Del pari trovò pericoloso che per le costruzioni si stabilisca, che i preventivi sien fatti da coloro stessi cui deve essere affidata la esecuzione.

Manifestò poi preoccupazioni finanziarie contro il progetto.

Dopo questo oratore, prese la parola l' on. *Deodati*, favorevole al nuovo ordinamento ferroviario proposto.

Attenendosi alla massima, che occorre esser pratici e positivi e che l' ottimo è come la stella polare che si deve guardar sempre ma non si può raggiungere mai, disse di accettare le Convenzioni perchè appunto rispondevano a quei concetti.

Notò che in generale gli oratori dell'opposizione si erano limitati a fare una serie di eccezioni negative. Negò che all' attuale progetto potesse attribuirsi la qualificativa alquanto ironica di *omnibus*, perchè sebbene esso si riferisca a molti oggetti, pure questi oggetti si rannodano e corrispondono tutti ad un' unica materia.

Parlò delle grandi Compagnie e ne citò le principali per mostrare i grandi vantaggi, che esse procacciarono agli Stati, nei quali furono organizzate.

Opinò che il punto da discutere fosse questo: se la combinazione progettata era buona.

Riassunse le enormi difficoltà, nelle quali si trovava il Governo per risolvere il problema. Affermò che questo non fu risolto certamente in modo perfetto, ma certo nel miglior modo possibile, e che ciò doveva bastare agli uomini pratici e positivi.

Parlò delle tariffe, delle costruzioni, dell' esercizio, e dimostrò come tutti questi problemi siano stati risoluti in modo conforme ai veri interessi dello Stato.

Riconobbe che data l' importanza delle materie, la durata dell' impegno preso dal Governo è breve; e di ciò ne rese lode al Governo stesso.

Disse che le presenti Convenzioni potrebbero essere criticate da un legista gretto, per difetti secondari, di forma, non da chi le esamina nella complessività del loro organismo

Espresse la fiducia che il Governo avrebbe dato salde assicurazioni sul mantenimento scrupoloso di tutte le promesse, e conchiuse rilevando tutti i danni che produrrebbe una sospensione sulla soluzione del problema. Disse innumerevoli i legittimi e sacri interessi che esigono una sistemazione definitiva.

Nella seduta del 24 aprile parlarono i ministri on. *Magliani*, on. *Grimaldi*, on. *Genala* ed il senatore *Bertolè-Viale*, membro dell' Ufficio centrale.

Il ministro delle finanze on. *Magliani* dichiarò avanti ogni cosa, che era immutata e precisa risoluzione del Governo di tenere assolutamente distinta ogni operazione di credito per assetto di ferrovie dalle operazioni di credito relative all' azienda generale dello Stato.

Giustificò la proposta di creare, per la costruzione delle nuove ferrovie, un debito ammortizzabile, richiamando la promessa fatta dal Governo di chiudere il Gran Libro. Fece notare come nessuna grande operazione finanziaria possa compiersi senza l' intermediario dei banchieri.

Dimostrò come sia stato vantaggioso il preferire un titolo al 3 0[0], che sul mercato si contratta ad un valore maggiore degli altri, e come un tal titolo sia, al pari di ogni altro, perfettamente convertibile in causa della sua elasticità naturale.

Respinse ogni sospetto di conversioni con metodi artificiali e con gravi pericoli della pubblica fortuna.

Dimostrò non essere affatto eccessivo l' interesse pattuito colle Società per la loro anticipazione. Per persuadersene, egli disse, basta considerare il lungo tempo del prestito e le alee a cui si trovano esposte anche le Società mutuanti.

Protestò contro l'insinuazione, che il Governo abbia inventato l' alienazione del materiale mobile, per potersi trar d' impaccio dalle difficoltà dell'abolizione del corso forzoso.

Diede gli schiarimenti chiesti nella Relazione riguardo al modo in cui dovrà intendersi e conteggiarsi l'interesse del 5.59 per cento relativo al prezzo del materiale mobile, intorno al regolamento per la esecuzione della legge, ecc.

Disse che prima conseguenza di questa legge avrà da essere una completa liquidazione del passato, in quanto concerne la materia delle ferrovie.

Promise che il conto ferroviario sarà tenuto assolutamente distinto dal conto dello Stato, in guisa che esso possa ad ogni momento chiaramente riscontrarsi.

Terminò affermando che col progetto presentato si ponevano le basi della traduzione in pratica dell' ambito ideale che le ferrovie bastino a sè stesse, paghino i debiti di cui sono state causa e concorrano allo sviluppo della ricchezza nazionale.

L' on. *Grimaldi*, ministro di agricoltura, parlò particolarmente delle tariffe.

Osservò non essere esatto ciò che l'on. Casaretto disse, che le Camere di commercio siansi in maggioranza pronunziate contro il principio dell' esercizio privato per riguardo particolarmente alle tariffe.

Dichiarò essere assolutamente assurdo sostenere, che con questo progetto si cristallizzino le tariffe, mentre il progetto sancisce ogni più ampia facoltà del Governo di intervenire per modificare in ogni tempo tariffe di qualunque specie.

Respinse la obbiezione che le Società non abbiano stimolo a ridurre le tariffe. Tanto varrebbe sostenere che le Società non abbiano alcun interesse ad aumentare il traffico, per aumentare il prodotto lordo e per aumentare in definitiva la percentuale. Disse di non sapere che il Governo debba mai spaventarsi o siasi mai spaventato delle grandi Compagnie. Asserì di non credere che possano derivare danni dal nuovo sistema di differenzialità, perchè non è esatto che colle nuove tariffe si aumentino i prezzi di trasporto nella ragione della differenza delle distanze.

Sostenne che le disposizioni delle Convenzioni non violano affatto il Codice di commercio.

Pregò il Senato di consentire in questo giudizio: che le nuove tariffe furono oggetto di lungo studio; che non vi è pericolo che votando il progetto si irrigidiscano le tariffe anche soltanto per venti anni. Governo e Parlamento hanno la porta aperta per provvedere ad ogni ulteriore contingenza. Anzi può dirsi che la porta è fin troppo aperta.

L'on. *Bertolè-Viale* giustificò la Commissione d'inchiesta ferroviaria dall' accusa di non avere interrogato in sufficiente numero i militari.

Non negò che i militari possano essere favorevoli all'esercizio governativo, e lo spiegò con lo spirito militare, disposto a riconoscere l'opportunità e la convenienza della disciplina e dell'unità del comando.

Se la funzione centralizzatrice dello Stato fosse presso di noi quale è in Germania, dove gl'interessi militari prevalgono anche quando fossero a scapito degli interessi generali, anche l'oratore sarebbe stato favorevole all'esercizio governativo; ma questo non accade fra noi, e però non può reggere l'esempio della Germania.

Dimostrò come i buoni risultati ottenutisi in Germania, in occasione delle guerre per ciò che riguarda la mobilitazione e il concentramento dell'esercito alle frontiere mediante le ferrovie, debbon ascriversi non già al fatto che fossero in mano dello Stato, poichè in vero sussistevano ancora alcune Società, ma alla preparazione, all' organizzazione precedente, che a un dato momento ha reso possibile di dare in mano all'autorità militare tutto il movimento ed esercizio delle ferrovie.

Dichiarò che fin dal 1873, fu presso la Direzione generale del nostro Stato-maggiore, creato un intiero organismo per la direzione dei trasporti ferroviari.

Enumerò tutti gli uffici impiantati allo scopo di preparare un buon servizio in caso di guerra.

Osservò che nelle Convenzioni vi ha un capitolato che stabilisce, in caso di guerra, il passaggio di tutto il movimento dei trasporti militari sotto la direzione dell'autorità militare.

Osservò altresì che le Convenzioni hanno il vantaggio di affrettare le costruzioni, di aumentare le reti ed il materiale.

Esponendo la propria opinione, l'oratore dichiarò di confidare che l'organismo ferroviario militare potrà corrispondere ai bisogni del paese, e che il Governo vorrà compiere i lavori d' ordine militare (che d'altronde tornano anche a favore del movimento e dell' esercizio ordinario) che sono suggeriti e reclamati nella Relazione dell'Ufficio centrale.

Invitò infine il Ministro della guerra a non volere d'ora innanzi chiedere fondi sul bilancio proprio per eseguire i lavori ferroviari, ma di reclamare dal suo collega dei lavori pubblici di volerli porre nel suo bilancio.

Concluse dichiarando che egli avrebbe dato il suo voto a questa legge tranquillo che anche gli interessi militari che possono esservi collegati non ne andranno minimamente a soffrire.

L'on. *Genala*, ministro dei lavori pubblici, osservò che le obbiezioni fatte nella discussione generale erano una ripetizione di quelle accampate già dalla stampa o nella Camera dei deputati tranne qualche insolita asprezza e talune insinuazioni, pure insolite, alle quali nel nome del Governo dichiarava di non rispondere.

Negò che la legge sia stata presentata al Parlamento senza sufficiente preparazione e matura discussione, e ricordò perciò tutti i precedenti del progetto.

Disse che la soluzione adottata dal Governo pel problema ferroviario era quella che veniva imposta anche dalle conclusioni della Commissione d'inchiesta; ma che fu combattuto il contratto stipulato in conseguenza di quella soluzione.

Parlò del materiale mobile, che si dovette cedere a coloro stessi che esercitano le ferrovie per ragioni tecniche, giuridiche, finanziarie ed amministrative.

Giustificò la forma ed i criteri adottati per la determinazione e la stima del materiale mobile al momento dell'acquisto non che al momento della ricompra di esso, allorquando scadrà il contratto.

Spiegò il concetto del fondo di riserva, che è l'idea della previdenza e del risparmio applicata all'azienda ferroviaria.

Espose il congegno della cassa per gli aumenti di pa-

trimonio, e gli intendimenti del Governo rispetto ad essa.

Si diffuse in lunghe argomentazioni a difesa della determinazione della percentuale.

Assicurò che il Governo ha tutelato vigorosamente ed efficacemente gli interessi dello Stato, in ogni punto del progetto.

Se voglionsi costituire Società che non abbiano sicura vita, egli disse, si combatta il progetto come oneroso per lo Stato; ma il Governo ha voluto garantire, rispetto a tutti, l'azienda ferroviaria.

Discorse della questione dell'esercizio, che gli parve la parte più importante e più buona delle Convenzioni.

Diede assicurazioni sulle opere militari.

Promise che sarà organizzato l'ispettorato governativo in modo da corrispondere interamente al suo scopo, e che i regolamenti saranno maturamente studiati.

Disse che la legge darà buoni frutti purchè sia eseguita con fermezza e con equità.

L'avvenire dirà, egli conchiuse, se l'ordinamento che diamo ora alle ferrovie potrà essere mantenuto o no; ma noi, come uomini di Stato, abbiamo il fermo convincimento di aver proposto pel problema ferroviario la soluzione più opportuna e più utile.

Nella seduta del 25 aprile l'on. *Genala* per rispondere a domande mosse dall'Ufficio centrale, dichiarò: che agli utili ai quali parteciperà il Governo nell'ipotesi che gli utili delle Società superino il 7.50 per cento, sarà da conteggiare anche il corrispettivo all'impiego del materiale e che le Società non avranno nessun diritto alla restituzione delle somme da esse versate per i fondi di riserva. Dichiarò inoltre che il Governo era disposto ad accettare i tre ordini del giorno coi quali si chiude la Relazione.

Prese in seguito la parola l'on. *Saracco* (relatore), e disse che i discorsi pronunziati dagli on. Brioschi, Bertolè-Viale, Cambray Digny e dai ministri, agevolavano di molto il suo compito.

Si dichiarò poi soddisfatto che in questa circostanza l'Ufficio centrale si trovasse in perfetta armonia d'idee col Ministero.

Prese atto delle dichiarazioni che il Governo ha fatto, osservando che queste dichiarazioni all'Ufficio centrale bastavano per ritenere sicuro che sopra ogni punto non ancora definito saranno presi accordi definitivi.

Svolse alcune considerazioni sulla questione dell'esercizio di Stato, dicendo che dall'esame di statistiche conchiudenti ha rilevato, che in Europa le ferrovie esercitate da Compagnie private stanno alle ferrovie esercitate dallo Stato come 5 ad 1.

Diede ragione agli oratori, i quali sostennero che nelle condizioni del nostro paese sarebbe grave iattura il pretendere di accentrare tutta la direzione delle ferrovie in mano dello Stato; ed affermò che, in caso di guerra, se ne correrà bisogno, in onta di ogni particolare reclamo, lo Stato si toglierà in mano le ferrovie.

Sostenne non avere ragione l'on. Casaretto di giudicare eccessivamente alta la percentuale, e non avere fondamento il calcolo da lui fatto che in realtà la percentuale si eleva a 72.20.

Rispose all'argomento delle percentuali citate dall'on. Casaretto riguardo alle antiche ferrovie piemontesi dei tempi preistorici, e dimostrò come costi molto l'esercizio ferroviario in Italia.

Coll'appoggio di statistiche ufficiali spiegò quante e quanto grandi ed enormi differenze di prodotti si verifichino sulle linee francesi.

L'on. Relatore rispose ad alcune osservazioni degli on. Maiorana ed Alvisi.

Dimostrò con una quantità di considerazioni desunte dalla stessa esperienza del nostro stesso paese, che lo Stato non avrà mai a temere di essere soverchiato da due o tre Compagnie ferroviarie, per fatti che potessero avvenire.

Negò che nell'Ufficio centrale vi sia stato il preconcetto di non toccare questo progetto di legge, per impedire che esso dovesse tornare alla Camera dei deputati.

Disse che l'Ufficio centrale venne nel concetto di raccomandare al Senato di approvare il progetto, per il motivo che fra il respingerlo e l'approvarlo sembrò all'Ufficio centrale che grandi ragioni consigliassero di approvarlo.

Non è l'apologia delle Convenzioni, aggiunse, che l'Ufficio centrale abbia fatto, ma questo è, che ogni considerazione suggerisce di fare di buon grado questo, che è un matrimonio di ragione e di convenienza.

Accennando a voci maligne di corruzioni e di illeciti guadagni, che furono sparse, proclamò il dovere di tutti di concorrere a tenere alta la fama del Governo e del proprio paese. Conchiuse col dire che l'Ufficio centrale ha creduto di fare colle conclusioni della sua Relazione una buona e provvida azione. Ove il Senato concordasse col suo voto in tale opinione, questo sarebbe anche per l'Ufficio centrale il maggiore e più nobile compenso alle sue modeste fatiche.

Parlò poscia l'on. *Ricotti* (ministro della guerra), associandosi interamente alle considerazioni dell'on. Bertolè-Viale circa l'importanza delle Convenzioni sotto l'aspetto militare.

Con argomenti desunti dalla pratica specialmente dei paesi esteri, provò come non possa avere considerevole importanza, militarmente parlando, che in tempo di pace le ferrovie siano amministrate da privati o dallo Stato. Osservò che colle Convenzioni si sono stabilite le norme e le cautele tutte necessarie, perchè in tempo di guerra le ferrovie possano corrispondere alle necessità militari. Rilevò del resto che, in caso di guerra, quando ce ne sia bisogno, al Ministro della guerra rimarrà sempre il mezzo di ridurre in sua mano anche ogni superiore direzione delle ferrovie.

Assicurò l'on. Bertolè-Viale, che il Ministero della guerra si occupa di fare che i lavori ferroviari dipendano tutti senza eccezione unicamente dal Ministero dei lavori pubblici.

Dopo le dichiarazioni del ministro on. Ricotti fu chiusa la discussione generale, e si passò a quella degli articoli, coll'avvertenza che l'approvazione d'ogni articolo includeva anche l'approvazione dei rispettivi allegati.

Il Senato, come d'altronde prevedevasi, non sciupò lungo tempo in questa discussione. I soli senatori *Alvisi* e *Cencelli*, nella seduta del 26 aprile domandarono la parola, il primo chiedendo schiarimenti sopra l'art. 16, il secondo chiedendone sull'art. 18, ed invitando il Governo a dichiarare se, colle disposizioni relative al condono di tre quote parti d'oneri fissate per le provincie ed i comuni riguardo alla costruzione delle ferrovie complementari, intendesse di accettare anche la cessione delle linee di quarta categoria in costruzione, accollandosi le ulteriori spese ed il rimborso di quelle già fatte.

L'on. *Genala* (ministro dei lavori pubblici) fornì gli schiarimenti domandati dall'on Alvisi, e rispose all'on. Cencelli che non potevasi dubitare, che le disposizioni relative alla registrazione delle quote di concorso, anticipate da Corpi morali in proporzione maggiore del quarto per la costruzione di ferrovie, si riferiscono unicamente alle ferrovie di prima, seconda e terza categoria.

Disse pure che non potevasi dubitare che il beneficio della riduzione dell'onere per i Corpi morali implichi la condizione, che le nuove linee di quarta categoria rimangano di proprietà erariale.

Riguardo poi alla costruzione dei mille chilometri, rinnovò la dichiarazione che i nuovi tronchi non saranno scelti senza profondi e maturi studi; e disse che il Governo accettava con gratitudine il relativo ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale.

Ad eccezione di quanto abbiamo riferito, non si fece altra discussione sugli articoli ed il Senato, nella seduta stessa del 26 corrente, approvò le Convenzioni ferroviarie con 113 voti contro 36.

La legge, così approvata da ambidue i rami del Parlamento, venne tosto sottoposta alla reale sanzione, e fu pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 27 aprile.

Non consentendocelo il tempo e lo spazio, dobbiamo rimandarne la riproduzione al prossimo numero.

CONDOTTA E DISTRIBUZIONE DELLE ACQUE DI SERINO
IN NAPOLI

La dotazione di buone ed abbondanti acque per i diversi servizi d'una città, è senza dubbio uno degli elementi principali d'igiene e di benessere d'una popolazione. Basta confrontare gli abitanti di due città, l'una fornita in quantità di buone acque, l'altra di scarse e cattive acque, per riconoscere immediatamente gli effetti opposti che ne derivano.

Quando un fiume transita per la città, il mezzo più economico di avere molta acqua a disposizione, è in generale quello di ricorrere alle motrici idrauliche, od anche a vapore, per mettere in movimento delle pompe destinate a sollevare l'acqua del fiume per portarla in convenienti serbatoi, dai quali viene distribuita ai diversi usi. Ma questo mezzo che d'altronde non è sempre possibile per le circostanze locali, ha l'inconveniente di fornire dell'acqua più o meno impura e corrotta dai prodotti delle città a monte, od anche della città stessa se la presa d'acqua è fatta nell'interno.

Per l'uso domestico è invece indispensabile la buona qualità che trovasi solo nelle acque di sorgente, le quali soddisfano pure alla condizione importante di possedere una temperatura press'a poco costante, moderata d'inverno e fresca d'estate. Però non tutte le acque di sorgente sono adatte al consumo individuale, nè possono sempre trovarsi nei dintorni delle città in quantità sufficiente per far fronte a tutte le esigenze d'un grande centro industriale. Nella maggior parte dei casi si è quindi costretti di cercare delle buone acque di sorgente a distanze più o meno grandi e condurle con opportuni canali. È il sistema adottato dai Romani non solo perchè ignoravano le macchine idrauliche ed a vapore che la scienza moderna ha creato, ma ben anche per la grande importanza da loro attribuita con ragione alla buona qualità dell'acqua. La grandezza dei Romani si riconosce precipuamente nei colossali acquedotti dei quali si ammirano ancora oggidì gli avanzi meravigliosi in quasi tutte le parti del loro vasto dominio, e Roma moderna possiede tuttavia un approvvigionamento d'acqua di eccellente qualità, superiore a quello di quasi tutte le altre città del mondo.

Benchè coll'applicazione delle grandi condotte forzate, resa possibile grazie ai recenti progressi dell'industria metallurgica, si possano oggidì eseguire le derivazioni di acqua in condizioni molto più economiche, evitando la costruzione di monumentali ponti-canali, ciononostante la spesa necessaria per tali lavori, è in generale considerevole e la quantità d'acqua limitata. Una parte importante dell'acqua essendo destinata al servizio pubblico pel quale la qualità non ha importanza, si può in certi casi servirsi dell'acqua elevata dai fiumi per il servizio municipale, e delle derivazioni di buone acque di sorgente pel consumo privato.

Malgrado la spesa non indifferente che si richiede per l'impianto d'una doppia condottura di distribuzione, questa soluzione venne adottata dall'Amministrazione della città di Parigi, in conseguenza dei bisogni sempre crescenti di quest'elemento vitale che si sviluppavano nella popolazione. Simile onerosa decisione fu motivata dalle grandi difficoltà che si sono dovute superare per ottenere una quantità abbastanza limitata di buone acque. Le sorgenti della Dhuil non forniscono che 40,000 metri cubi d'acqua al giorno, e si trovano a 134 chilometri dalla città a soli 128 metri sul livello del mare. Dovendosi col canale arrivare all'altitudine di 108 metri del serbatoio di Menilmontant si avevano venti metri di dislivello compresavi la perdita dovuta allo sviluppo di 16 chilometri di condotte forzate stabilite per attraversare le vallate. Il canale fu quindi costruito colla pendenza quasi insensibile di soli 10 centimetri per chilometro. Per aumentare l'approvvigionamento delle acque salubri, si è dovuto ricorrere alle sorgenti della Vanne, a 137 chilometri dalla capitale francese, che forniscono un volume d'acqua di circa 90,000 metri cubi al giorno. Per questa derivazione in causa del lieve dislivello di soli ventisei metri fra l'origine del canale ed il grandioso serbatoio di Montrouge, non fu possibile l'applicazione generale delle condotte forzate nel passaggio delle vallate che si ridusse a 18 chilometri, adottando per le altre meno profonde i ponti-canali che misurano una lunghezza complessiva di quasi 26 chilometri. È poi a notarsi, che per raggiungere questo dislivello di 26 metri si è dovuto stabilire l'origine della condotta ad una quota tale, che devesi elevare l'acqua fornita da 12 sorgenti le quali trovansi al disotto del livello del canale, servendosi, come forza motrice, dell'acqua di due sorgenti più elevate della condotta.

L'importanza presa da questo ramo di servizio pubblico è invero sorprendente. Fino a pochi anni fa si riteneva generalmente che 200 litri d'acqua disponibili in media per abitante e per giorno, era una quantità massima colla quale si sarebbe largamente provveduto a tutte le esigenze. I fatti hanno invece dimostrato che la quantità di 200 litri è inferiore al bisogno in molte città nelle quali il benessere materiale si è sviluppato nelle masse. E' in Inghilterra e sopratutto in America che il consumo di acqua ha preso una tale importanza, da richiamare prontamente l'attenzione delle Amministrazioni locali sull'insufficienza della quantità d'acqua che consideravano eccessiva, e prendere urgenti provvedimenti per portare a 300 ed anche a 400 litri la quantità d'acqua disponibile per giorno e per abitante.

Napoli, la città più popolata d'Italia, si trovava sotto questo rapporto in condizioni molto infelici. Oltre le acque del Carmignano e della Bolla, che sono ottime ma scarsissime e servono solo agli abitanti d'una parte della città, si doveva ricorrere ai pozzi alimentati dall'acqua piovana, in generale corrotta dalle infiltrazioni di acque immonde.

La nuova condotta delle acque di Serino che fornisce 100,000 e più metri cubi di buonissima acqua di sorgente distribuita equabilmente nei quartieri alti e bassi della città, contribuirà senza dubbio ad ottenere in parte il risanamento degli abitanti, che oggidì forma lo scopo precipuo dell'Amministrazione municipale. Essendo oramai dimostrato che molti morbi epidemici, specialmente il tifo ed il cholera, trovano nelle acque il principale veicolo della loro diffusione ed introduzione nel corpo, l'avere buone acque a disposizione acquista una particolare importanza per la città di Napoli, pochi mesi fa flagellata da una terribile epidemia. Su questo argomento il distinto prof. Arnaldo Cantani ha recentemente indirizzato all'on. comm. De Amore, sindaco della città di Napoli, una lunga ed interessante lettera, nella quale partendo dal principio che ogni infezione è il prodotto di un microrganismo penetrato nel nostro corpo, e che una malattia infettiva è la reazione dell'organismo nostro contro il nemico che vi è entrato e si moltiplica al punto di compromettere l'andamento normale delle sue funzioni, egli spiega i metodi sempre più perfezionati che si impiegano nell'esame microfitologico delle acque, ed infine espone il risultato ottenutone con tali mezzi per diverse acque di Napoli. Così mentre l'acqua della fontana S.a Lucia conteneva 780 microrganismi in un centimetro cubo e quella della fontana del Salvatore 1020, trovò che nell'acqua di un pozzo della sezione di S. Ferdinando, di aspetto limpidissimo raccolta il 31 dicembre u. s. vi erano 14,500 microfiti in un centimetro cubo, ed è a notarsi che in quel palazzo il cholera fece strage fra le persone che bevevano l'acqua di questo pozzo. Le acque di Serino furono invece trovate di una purezza sorprendente, e tutti i saggi

raccolti nei diversi collettori delle sorgenti superano per scarsità di microrganismi le migliori acque. « Questo ri-« sultato è così straordinario, egli scrive, che *le acque di* « *Serino*, se portate a Napoli conserveranno tutta la loro « nativa purezza evitando che le concessioni per scopi « industriali possano inquinarle, *saranno sicuramente le* « *acque più pure del mondo che si bevano in una grande* « *città*, molto più pure di quelle di Berlino con tanta « scrupolosità custodite e continuamente analizzate per « essere sempre sicuri della loro bontà e per rimediare « subito a qualche eventuale inquinamento ». Ora le acque di Serino arriveranno a Napoli pure e fresche come alla loro sorgente. La presa d'acqua infatti si fa in collettori sotterranei e l'acquedotto di 80 chilometri, che conduce l'acqua ai grandi serbatoi di Capodimonte e dello Scudillo, è tutto coperto.

Da parecchi anni il Municipio di Napoli era spinto a soddisfare all' impellente necessità di provvedere la città di abbondanti acque potabili su tutta la sua estensione, ma le difficoltà grandissime che vi si opponevano, ritardarono a quanto la soluzione dell'arduo problema. Napoli è situata alla riunione di piccoli bacini idrografici che formano il Sebeto, i Lagni ed il Sarno più o meno provveduti di acque, ma che per le loro qualità, poco volume e specialmente per le loro condizioni altimetriche, non potevano soddisfare i bisogni d' una così grande città. Per provvedere Napoli di buone ed abbondanti acque si doveva quindi cercarle in altri bacini idrografici più importanti e particolarmente in quelli del Calore, del Sabato e dell' Isclero situati nello svariato ed alpestre contrafforte che si dirama dalla lunga catena degli Appennini. Dopo grandi discussioni è il bacino del Sabato, il quale contiene fonti perenni ed abbondanti presso il villaggio di Serino, che fu definitivamente scelto per la derivazione delle acque a Napoli.

(*Continua*) Ing. N. Stefanini.

SISTEMA SICCARDI
per l'allacciamento dei vagoni

In precedenti numeri del *Monitore* pubblicammo le relazioni, che un foglio della capitale dava intorno agli esperimenti che, di questo nuovo sistema di catene di sicurezza per i veicoli ferroviari, vennero effettuati sulla linea Roma-Frascati nel febbraio u. s. Avvertimmo pure, nelle nostre particolari informazioni, che la Commissione tecnica governativa composta dei signori cav. Sorba e cav. Fossati, regi commissari per l'esercizio delle ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, incaricata di procedere ad un nuovo esperimento dell' apparecchio inventato dal conte Siccardi, aveva manifestato al Ministero dei lavori pubblici il parere, che fosse conveniente fare un esperimento su larga scala del nuovo apparecchio, onde avere così gli elementi di un positivo e definitivo giudizio. Per il che la Commissione stessa suggeriva che nelle ordinazioni di nuovo materiale mobile venisse prescritta l' applicazione dell'apparecchio Siccardi.

Abbiamo ora sott'occhio l'accurata Relazione fatta al Ministero dai due prelodati regi commissari: ed a parer nostro non sarà discaro ai lettori, che noi ne facciamo qui un sommario cenno, riproducendo testualmente le conclusioni della Commissione. Ciò servirà a far conoscere con esattezza i risultati ottenuti dai fatti esperimenti, e a dare una precisa idea dei meriti riconosciuti alla recente invenzione.

Gli egregi commissari delegati a presenziare gli esperimenti del 24 febbraio e successivi giorni sulla linea Roma-Frascati danno, in principio del loro rapporto, la descrizione del modo col quale erano composti i treni destinati alle prove, e spiegano in qual maniera si fosse provveduto perchè, mentre il treno era in marcia, si potesse dall'interno dei vagoni comodamente osservare il funzionamento delle nuove catene: avvertono cioè che ai due carri, cui queste erano state applicate, si era tolta una parte del pavimento, sì che tornava possibile a chi stava nell'interno del veicolo, il seguire coll'occhio ogni singolo movimento dell' apparecchio. Ed i relatori constatano che, sia quando la congiunzione dei due veicoli era regolarmente fatta col mezzo del tenditore, sia quando, distacesto questo, l'unione dei due veicoli aveva luogo semplicemente per mezzo del nuovo congegno, tanto lungo la linea, quanto nel passaggio dei numerosi scambi attraversati, il movimento dei due veicoli si faceva *senza scosse e strappi* e senza indizio di oscillazioni laterali straordinarie, come d'altronde era già risultato dagli esperimenti di Firenze.

Passando a dire delle esperienze eseguite per constatare gli effetti dello *strappo* che può verificarsi per rottura dei *tenditori, ganci e gambe di trazione*, e che col sistema ordinario delle catene produce soventi lo spezzamento delle medesime, ovvero il loro distacco dai traversoni di testa dei veicoli e qualche volta anche la rottura di questi per i veicoli ancor muniti di telaio in legno, la Relazione, dopo aver descritti i mezzi adoperati per produrre ad un dato momento lo *strappo*, che poi venne mandato ad effetto sulla tratta della *massima pendenza* del 35 per mille mentre il treno camminava con una velocità di 30 chilometri all' ora, afferma che *l'effetto dello strappo, malgrado il considerevole peso* di ben 53 tonnellate sostenute su quella eccezionale pendenza dall'apparecchio Siccardi, *fu affatto insensibile*.

Troviamo pure nel Rapporto dei distinti commissari che fattosi nella stazione di Frascati un esperimento perchè succedesse una violenta distensione delle due catene dell' apparecchio con sforzo di *strappo*, anche in tal prova, rifatta a due riprese, *l' urto risentito non fu apprezzabile e nessun inconveniente ne derivò, nè lesione alcuna o dissesto si rimarcò esserne conseguito nei telai dei due veicoli, nè nell'apparecchio stesso che funzionò regolarmente.*

Spiegato così il succedersi degli esperimenti, i regi commissari ing. Fassati ed ing. Sorba terminano la loro relazione colle seguenti conclusioni:

« In seguito alle surriferite prove ed alle osservazioni fatte in amendue i giorni sul modo di comportarsi dell'apparecchio che ne era oggetto, tenute presenti le *valevoli e favorevoli dichiarazioni contenute nella relazione degli egregi Ingegneri che procedettero alle prove di Firenze* circa al merito *della correttezza del nuovo congegno come concetto meccanico e del suo soddisfacente funzionamento*, i sottoscritti credono emettere il parere che il sistema di applicazione delle catene di sicurezza ideato dal sig. conte E. Siccardi, se non risolve ancora completamente il problema di un perfetto attacco sussidiario dei veicoli ferroviari, costituisce però un *reale miglioramento* sul sistema attuale; che se per la sua solidarietà col gambo di trazione non esclude al pari di altri sistemi, che hanno comune con esso una tale particolarità, la possibilità della scissione dei treni quando la rottura del detto gambo si verificasse tra il bilanciere e l'innesto, siccome però da statistiche compilate per la rete Sicula dello Stato, ove appunto le rotture degli organi di attacco si verificano più frequenti in causa delle forti pendenze e delle alternazioni di livellette diverse, le rotture nell'innesto sovraindicato non risultano effettivamente ammontare che ad 1|3 circa, e piuttosto meno, dei casi di rottura degli organi di trazione, il vantaggio ottenuto colla riduzione a meno di 1|3 dei casi possibili di soluzione di continuità nei treni *sia già abbastanza per sè stesso apprezzabile*;

« Ritenuto poi che l'applicazione di tal sistema *non può creare incagli nel servizio cumulativo*, per la minor distanza orizzontale delle catene fra di loro, dacchè attualmente già si verifica di frequenti il caso di aver ad allacciare le catene dei veicoli nei quali le medesime hanno la distanza regolamentare di 1.m20 con quelle dei veicoli esteri in cui tale distanza è ridotta a soli 50 cent, come nell'apparecchio Siccardi, senzachè la disposizione convergente di dette catene dia luogo ad inconvenienti di sorta;

« Che l' aumento di peso che per ciascun veicolo po-

trebbe importare l'applicazione di tale apparecchio valutato dall'inventore non superiore a 130 Kil., ed anche facilmente riducibile, è trascurabile in confronto al peso morto dei veicoli stessi, nè potrebbe in modo sensibile influire sulle spese di trazione;

« Considerato che per i miglioramenti nel servizio dei treni le valutazioni della maggior spesa non sono apprezzabili che in certi limiti, come tuttodì lo provano le innovazioni che con grandissimo dispendio omai sono ammesse nelle principali Amministrazioni ferroviarie, e non solo quelle innovazioni che riguardano la sicurezza, quali l'applicazione dei freni continui, le comunicazioni dei viaggiatori col personale di servizio e simili, ma quelle innovazioni altresì che hanno per iscopo solamente il maggior comodo dei viaggiatori stessi, come i perfezionamenti degli apparecchi di illuminazione e riscaldamento, gli adattamenti interni con locali di toeletta e ritirate, non escluso il maggior lusso degli addobbi che, trattandosi poi specialmente di apparecchi che hanno per iscopo l'aumento della sicurezza, la maggior spesa *è sempre largamente compensata da quelle che le Amministrazioni risparmiano per le minori avarie del materiale e loro conseguenze*, i sottoscritti sono di parere, in seguito alle cose esposte, che torni conveniente di fare in via d'esperimento l'applicazione di tale apparecchio in scala *abbastanza larga* perchè se ne possano raccogliere gli elementi di un positivo e definitivo giudizio sulla pratica sua utilità; che perciò prendendo l'occasione di una prossima ordinazione di nuovo materiale, torni opportuno *prescrivere* l'applicazione dell'apparecchio stesso ad una determinata quantità di veicoli, per il che potrà fors'anche ottenersi dagli assuntori un discreto risparmio sulla spesa prevista, senza danno di quei perfezionamenti che l'arte sarà in grado di suggerire nell'esecuzione del lavoro. »

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le Convenzioni ferroviarie sono divenute legge dello Stato. Così è finalmente risolto un problema dei più poderosi, che da ben nove anni occupava i nostri migliori tecnici e statisti, che fu oggetto di studi e di trattative da parte di tanti ministri, pel quale più di una soluzione già era stata tentata, ma senza frutto.

Il Governo che riuscì a condurre in porto una legge di tanta mole, e di così vitale importanza, ed in particolare il ministro dei lavori pubblici, che all'arduo compito consacrava da due anni tutto il vigore di un acuto intelletto e l'energia di una fibra fortissima, può provare per questa vittoria un sentimento di profonda e legittima compiacenza. E se ne rallegra pure, al pari di noi, la gran maggioranza dei cittadini, i quali — crollato l'edificio di critiche ingiuste e di sospetti malevoli che gli oppositori avevano innalzato durante la lotta parlamentare, una delle più acerbe che mai si siano combattute — vedono chiaro il vantaggio di uscire una buona volta dalla condizione precaria in cui l'esercizio ferroviario da troppo tempo si trovava, e comprendono inoltre i beneficii positivi che il nuovo ordinamento riserva al pubblico.

Fra due mesi la riforma sarà un fatto compiuto e alle attuali tre Amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali saranno subentrate quelle delle due nuove e grandi reti longitudinali. « Coloro che saranno alla testa delle Società — scriveva dopo il voto del Senato un giornale di Roma — dovranno passare molti giorni ed anche qualche notte in angustie: prima che i nuovi ordinamenti camminino regolarmente, dovranno superare ostacoli da far impallidire anche gli uomini di maggiore perizia. Precisamente perchè le condizioni fatte alle Società sono dure e severe, queste non riusciranno a trarre qualche profitto dai capitali che arrischiano se non lavorando molto con fermezza, con oculatezza e perseveranza. Auguriamo agli uomini egregi che saranno preposti alla direzione delle Società di riuscire nell'ardua prova e di mostrarsi degni della fiducia loro dimostrata dal Parlamento ».

Questo è pure l'augurio nostro e siamo certi che i fatti non lo smentiranno.

><

Lunedì scorso al Ministero dei lavori pubblici ebbe luogo la firma, per parte dei rappresentanti delle tre Società ferroviarie, dell'atto d'accettazione delle modificazioni introdotte dalla Camera nei contratti.

><

Gli azionisti della Società per le ferrovie Meridionali sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 maggio prossimo, in Firenze nel locale della Borsa, per deliberare sul seguente ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'amministrazione: bilancio consuntivo del 1884, preventivo del 1885 e deliberazioni relative; deliberazioni intorno alle modificazioni introdotte dal Parlamento alla Convenzione del 23 aprile 1884, ed atto addizionale del 31 ottobre 1884, al relativo capitolato ed allegati; nomina di consiglieri d'amministrazione; nomina dei sindaci e dei supplenti.

><

Sappiamo che l'apertura all'esercizio della ferrovia Castellamare-Cancello e della sua diramazione di Gragnano fu rimandata al giorno 3 del prossimo maggio, in seguito a desiderio all'uopo manifestato al ministro dei lavori pubblici dalla rappresentanza del Consorzio, onde aver tempo di far precedere all'apertura al pubblico una gita inaugurale, per la quale già sono stati dati gli opportuni provvedimenti.

><

Ci informano da Firenze che la Società per le strade ferrate Meridionali ha compilato un conto preventivo del materiale rotabile occorrente per le linee da essa esercitate, perchè tanto le locomotive e carrozze, quanto i carri pei trasporti delle merci corrispondano per qualità e quantità ai bisogni del traffico, quali sono enunciati all'art. 19 del capitolato per la rete Adriatica, il quale, come è noto, stabilisce che le percorrenze medie annuali non superino i limiti seguenti, cioè:

26,000 chilometri per le locomotive;
35,000 chilom. per le carrozze ed i carri a bagaglio;
15.000 chilom. per i carri da merci di ogni genere.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto per l'approvazione in linea tecnica al Ministero dei lavori pubblici il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Lecco, occorrenti a causa dello innesto nella medesima delle nuove linee Lecco-Colico e Lecco-Como. Il progetto stesso fu compilato in base agli accordi fissati nella conferenza tenuta in proposito fra i rappresentanti dell'Alta Italia e quelli delle due linee preindicate.

Il preventivo della spesa all'uopo occorrente rileva in complesso a L. 710,000.

><

Con riserva di darne le consuete informazioni tecniche in un prossimo numero del giornale, annunziamo intanto l'avvenuta presentazione al Ministero dei lavori pubblici, da parte della Direzione tecnica governativa per la ferrovia Roma-Sulmona, del progetto esecutivo della linea da Roma a Viterbo, che il Governo ha fatto studiare per conto della provincia di Roma.

La intera linea, secondo il progetto presentato, avrebbe lo sviluppo di m. 97,300 ed importerebbe la spesa totale di L. 13,000,000, esclusa la provvista del materiale mobile.

><

Ci informano da Brescia che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo ha domandato al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione pel tronco della linea stessa da Brescia ad Iseo, i cui lavori sono così avanzati da permettere indubbiamente che la sua apertura al pubblico esercizio possa effettuarsi prima della fine del mese di maggio p. v. La visita di ricognizione potrà aver luogo verso il giorno 15 del mese ora citato.

><

Ci scrivono da Aquila che quella Deputazione provinciale ha rivolte vive istanze al Governo del Re perchè tra i mille chilometri di nuove ferrovie complementari di quarta categoria, autorizzati col nuovo disegno di legge per le convenzioni ferroviarie, venga compreso un breve tronco di 11 chilometri circa, da Molina a Goriano Sicoli, dalla cui costruzione riceverebbero grande vantaggio gli interessi provinciali e segnatamente i due circondari interessati, i quali, oltre al trovare per tal modo una più diretta ed immediata comunicazione fra loro, avrebbero anche un più facile comodo mezzo di congiunzione colla capitale del Regno.

><

Ci consta che il presidente della Camera di commercio ed arti di Venezia si è rivolto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per interessarlo a soddisfare i voti ed i bisogni commerciali di quella città riguardo all'esecuzione dei lavori di completamento della stazione marittima, essendo indispensabile di provvedere alla costruzione della banchina di ponente, allo scavo del bacino, all'erezione del nuovo braccio di magazzeni, all'impianto di nuovi binari, ed insomma a tutti quei lavori che devono dare alla stazione di cui è parola, lo sviluppo di che è capace e che si fanno sentire oramai indispensabili.

><

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Modena ha fatto studiare dal proprio Ufficio tecnico il progetto di massima per una variante alla linea ferroviaria Bologna-Verona, meglio rispondente, giusta quanto afferma la predetta Deputazione, agli interessi generali ed a quelli speciali della provincia di Modena. Scopo della variante è quello di collegare con la ferrovia il centro più importante della bassa pianura modenese, cioè Mirandola, che è capo-luogo di circondario.

Dal progetto di variante, stato sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici, risulta che colla medesima si porterebbe un aumento di tre chilom. nella lunghezza della linea: ma per contro, oltre al vantaggio di collegare alla ferrovia Mirandola, città importante e centro della parte più fertile della provincia, si otterrebbe anche il beneficio di collocare la linea su terreni migliori di quelli che si incontrerebbero eseguendo il progetto approvato.

><

Ci informano da Siracusa che quella Direzione tecnica governativa locale per gli studii e lavori della ferrovia Siracusa-Licata, si occupa con alacrità dei progetti di varianti al tracciato della ferrovia medesima fra Noto e Terranova.

Pare oramai assicurato che colle varianti in corso di studio, sarà possibile di allacciare alla ferrovia i principali centri di popolazione interessati con stazione prossima agli abitati, e ciò senza grande allungamento nel percorso della linea in confronto del progetto di massima, senza oltrepassare colle pendenze il 25 per mille, e mantenendo il raggio minimo delle curve di m. 250.00.

><

Siamo informati che il Comitato per la linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, composto dei sindaci di Sesto Calende, Borgomanero, Gattinara, Romagnano, Rovasenda, Villarboit e Santhià, del Presidente del Comizio agrario di Vercelli e di altre ragguardevoli persone si riunì in Torino il 13 corr. per sottoscrivere una nuova domanda a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, affine di ottenere la pronta costruzione della linea, fondandosi specialmente sulle promesse antecedentemente fatte nelle discussioni ferroviarie innanzi al Parlamento.

La domanda venne in seguito firmata eziandio dai sindaci e rappresentanti dei Municipii di Bra, Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano, Cuneo, Busca e Saluzzo, ed appoggiata dai Presidenti di parecchi Comizi agrari del Piemonte.

Ci si comunica poi che il Municipio di Arona ha testè indirizzato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici un'istanza, perchè nel presentare al Parlamento il progetto di una ferrovia da Santhià per Borgomanero a Sesto Calende, vi introduca l'allacciamento nel punto più conveniente colla linea Novara-Arona, il quale possa servire di comunicazione della città di Arona coi paesi percorsi dalla nuova linea.

><

Sappiamo che S. E. il Ministro della guerra ha incaricato il colonnello di Stato-maggiore cav. Goirau di prender parte alla visita che si farà prossimamente da una Commissione tecnica governativa, incaricata dell'esame dei tracciati ferroviari della linea Eboli-Reggio nel tronco compreso fra Gioia e la foce dell'Angitola.

><

La Corte di Cassazione di Firenze con decreto del 27 aprile corr. ha rigettato tutti e tre i ricorsi dei fondatori della Società generale delle Ferrovie Romane contro la sentenza della Corte d'Appello di Firenze (che così resta definitiva) la quale aveva respinte le domande dai fondatori medesimi avanzate contro la Società delle Ferrovie Romane in liquidazione.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso in un precedente numero del *Monitore*, intorno al progetto di appalto recentemente presentato al Ministero dei lavori pubblici pel tronco da Partanna al fiume Belice, facente parte della linea di quarta categoria, a scartamento ridotto, da Castelvetrano a Porto Empedocle.

La lunghezza del tronco è presunta di m. 14.000, e l'importo complessivo dei relativi lavori è preventivato come segue:

a) per opere e provviste comprese in appalto	L. 1,596,000
b) somma a disposizione dell'Amministrazione governativa per la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, per le espropriazioni e per gli imprevisti	» 339,000
Totale	L. 1,935,000

Di guisa che il costo medio chilometrico del tronco viene a risultare in cifra tonda di L. 138,215.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua da incontrarsi colla ferrovia e per dare il necessario sfogo alle acque di pioggia sono proposte le seguenti opere d'arte:

Opere speciali. — 1.o ponte in ferro della luce di m. 12 sul torrente Tarucco; 2.o ponte-viadotto in ferro di una luce di m. 40 e con 10 arcate di m. 10 cadauna; 3.o ponte in ferro a due luci di m. 30 cadauna.

Opere minori. — N. 30 acquedotti di luce compresa fra m. 0.50 e m. 1; n. 28 ponticelli da m. 1.50 a m. 3; n. 4 ponti di m. 6; e n. 5 cavalcavia di m. 4.50.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 7,126 di allineamenti e da m. 6,874 di tratti in curva con raggio minimo di m. 170, limitato però ad una sola curva. Nell'andamento altimetrico poi il tronco è ripartito: in m. 2,500 di orizzontali, in m. 600 di livellette in ascesa, ed in m. 10,900 di livellette in discesa. L'inclinazione massima adottata raggiunge il 28 per mille, e questo in due tratti della lunghezza totale di m. 1,400.

Lungo la linea sono proposte: una stazione per gli abitati di Gibellina, Salaparuta e Poggioreale; ed una fermata per l'abitato di Montevago. Tanto nella stazione che nella fermata sono progettati i fabbricati pei viaggiatori, pei cessi e pel piano caricatore scoperto con annesso locale per le merci. Nella stazione è poi previsto il rifornitore d'acqua.

I passaggi a livello che si incontrano sono in numero di 28, e cioè 13 pubblici e 15 privati e consorziali. All'alloggio del personale di sorveglianza della strada provvederanno n. 11 caselli semplici e n. 6 case di guardia doppie.

La larghezza normale della piattaforma della ferrovia è proposta di m. 3.50.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto costruzione tronco strada n. 37 tra prov. Milano-Bergamo e ponte sull'Adda a Trezzo (Bergamo).

Id. sistemazione piano stradale traversa Villetta Barrea lungo la prov. n. 47 (Aquila).

Id. suppletivo pel completamento del 13° tronco strada naz. Valle d'Agri (Potenza).

Id. 3° tronco tramvia a vapore Bergamo-Soncino.

Id. ampliamento stazioni Caserta e Cancello e raccordamento linee Castellammare ed Avellino (FF. Romane).

Id. ricostruzione ponticello in ferro sul rivo Cassia al Kil. 137 + 245 da Taranto (Linea Taranto-Reggio).

Id. progetto costruzione latrine isolate alla stazione di Spinetta (linea Alessandria-Piacenza).

Id. di lavori pel fabbricato del Convitto nazionale in Genova.

Id. riparazioni al chiostro attiguo alla chiesa S. Domenico (Palermo).

Id. di lavori complementari tronco stradale Paternopoli-Castelfranci (Avellino).

Instanza dichiarazione di pubblica utilità p. sistemazione via Belvedere in Tegiano (Salerno).

Id. dichiarazione di pubblica utilità p. sistemazione tre vie nell'abitato di Maglie (Lecce).

Id. dichiarazione di pubblica utilità p. sistemazione e lastricatura di portici in Crescentino (Novara).

Perizia p. riparazione guasti estremità superiore Froldo Cavallarolo, destra di Po, Motteggiana (Mantova).

Progetto sistemazione diversivo alveo Camandoli, Zaccaria al Pizzo di Mondragone (Napoli).

Progetti per alienazione di terreno appartenente all'alveo ed agli argini abbandonati nel 2° Diversivo di Ombrone (Grosseto).

Progetto per costruzione ponte a travata metallica sul Bacchiglione a Delta (Vicenza).

Id. per costruzione ponte girevole in ferro sul Sile a Musestre, Roncade (Treviso).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto d'appalto per manutenzione dei rivi e fossi che immettonsi nel porto di Genova.

Id. d'appalto lavori sistemazione argine destro di Piave da Musile a Canal Calmo (Treviso).

Domanda per dichiarazione di pubblica utilità della rettificazione d'un ramo del Po, detto Reculetta (Alessandria).

Progetto d'appalto per la sistemazione del 1° tronco del torrente Savena (Bologna).

Id. pel riappalto della novennale manutenzione del tronco strada naz. Savona-Ceva, fra il ponte Sbarso e il ponte sul Bello.

Atti di liquidazione e collaudo dei lavori di costruzione del tronco Biadene-Signorezza della ferrovia Feltre-Belluno.

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per l'apertura d'una nuova strada in comune di Vicchio (Firenze).

Id. dichiarazione di pubblica utilità per la condotta di acqua potabile in due frazioni del comune di Campotosto (Aquila).

Schema di capitolato per la vendita ai pubblici incanti di materiale ferroviario fuori d'uso pel prezzo di lire 60 mila proveniente dalla rete Calabro-Sicula.

Ricorso della provincia di Reggio Calabria circa il riparto delle spese di mautenzione del porto di Santa Vetere dopo il 1° gennaio 1866.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Alle ore 10 ant. del 1° maggio avrà luogo presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Ascoli l'incanto definitivo per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della stazione di Ascoli Piceno, all'estremo della ferrovia Ascoli-San Benedetto fra i chilometri 27,400 e 27,943, escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera

della ghiaia e dei ferri per l'armamento, e dei meccanismi fissi.

L'asta verrà aperta in base alla somma di L. 252,507.38, a cui trovasi ridotto il prezzo delle opere.

— Alla stessa ora del 1° maggio stesso e nelle medesime località si procederà pure all'incanto definitivo per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle chiusure, della fornitura e posizione in opera della massicciata pell'armamento, e della posa dell'armamento della ferrovia Ascoli-San Benedetto, e per il tratto fra l'estremo sud della stazione di Porto d'Ascoli e la stazione di Ascoli Piceno, ivi compreso, della complessiva lunghezza di metri 27,883.31.

L'asta verrà aperta in base alla somma di L. 262,783.62, a cui trovasi ridotto il prezzo delle opere comprese in quest'appalto. (Vedi n. 12, 15 e 16 del *Monitore*).

Ferrovie complementari Sarde. — Venerdì scorso, 24, la Deputazione provinciale di Cagliari, associandosi al voto già deliberato dalla Deputazione di Sassari nella sua tornata del 16 corrente, dichiarò di gradire la comunicazione della domanda presentata dai signori Cottrau e Vivanet al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie complementari Sarde, lieta che, mercè la loro iniziativa, vada a stabilirsi per parte di costruttori nazionali ed isolani una provvida concorrenza nello interesse dello Stato e delle Provincie.

Il progetto e le proposte dei signori Cottrau e Vivanet incontrarono nelle principali città della Sardegna il plauso generale.

I giornali sono unanimi nell'encomiare questi benemeriti e coraggiosi promotori di una Società nazionale, che, presentando tutte le garanzie necessarie, può finalmente dotare quell'isola, tanto ferace e nello stesso tempo troppo trascurata, di una rete di ferrovie che, giova il crederlo, vi svilupperanno indubbiamente quel benessere economico da tanto tempo sospirato.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per la sua approvazione, il progetto di appalto del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra San Mauro e Colle. Il nuovo tronco misura una lunghezza di m. 8850 ed importa una spesa presunta di L. 6,714,600, delle quali L. 6,494,300 a base d'asta e L. 220,300 per costo dei ferri d'armamento, dei meccanismi fissi e dei lavori diversi, a cui provvederà direttamente l'amministrazione governativa.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Il 20 corrente si radunava nel palazzo provinciale di Genova la Commissione nominata dal Consiglio provinciale per decidere sul modo di provvedere quella città di una ferrovia, che maggiormente l'avvicinasse alla vallata del Po, e che avesse uno sbocco maggiore e più sicuro pel suo commercio.

Presiedeva il senatore Podestà ed erano presenti i consiglieri provinciali on. Farina e Paita, avv. Rossi, avvocato Cavagnari e Bertollo.

Molto si discusse sopra ciò che si sarebbe dovuto indicare al Governo, dichiarandosi accettabile il progetto dell'ing. Navone (linea Genova-Borgotaro) fino al luogo delle Ferriere, perchè non pregiudicava onninamente i valichi alpini, cioè sia la strada di Borgotaro, che quella di Piacenza, e intanto si deliberò d'invitare il Governo a provvedere sollecitamente per una linea che dalle Ferriere prosegua fino a Spezia e Sarzana, incaricandosi l'avv. Rossi di redigere la relativa relazione da presentarsi al Consiglio provinciale.

Ferrovia Altare-Cadibona. — Il 21 corr. i deputati Berio, Sanguinetti, Boselli, Demari e il senatore D'Orsi tennero a Savona una riunione nei locali della Camera di commercio per esaminare il progetto di allacciamento del nuovo tronco ferroviario Altare Cadibona colla linea Savona Torino.

Dicesi che la spesa di trentamila lire sarà sostenuta dal deputato Demari, dalla Società Vetraria e dal Municipio d'Altare.

Ferrovia del Lago di Como. — Scrivono da Lecco all'*Araldo* di Como:

Il progetto per una ferrovia lacuale è compiuto, e sarà presentato fra breve all'on. Ministro dei lavori pubblici dal deputato Tubi, presidente della nostra Camera di commercio, in concorso dei deputati del nostro collegio.

La spesa determinata nel progetto ammonterebbe alla somma complessiva di L. 136,000, compresa quella che deriverebbe dalla costruzione delle due dighe.

A proposito di questo progetto, che sta per essere effettuato, e che si deve all'iniziativa dell'on. Tubi, si fanno previsioni molto favorevoli.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Il Consiglio comunale di Torino nelle prossime tornate primaverili dovrà, come abbiamo già annunziato, occuparsi della domanda di concessione d'un nuovo progetto di costruzione di una ferrovia a binario ridotto per Torino-Chieri-Piovà-Casale, sulla quale la Giunta municipale ha già dato il suo parere favorevole.

Dalla elaborata relazione dell'ing. V. Soldati, autore del progetto, munita di disegni e calcoli, risulterebbe la convenienza, anche come operazione finanziaria, di invocare ed ottenere tale concessione, quando, ben inteso, sia definitivamente approvata la legge sulle Convenzioni ferroviarie, per modo che la ferrovia, di cui è caso, possa essere compresa nei *mille* chilometri concessi colla legge sulle nuove Convenzioni.

Infatti, il costo totale della progettata ferrovia, lunga circa 80 chilometri, sarebbe, compreso il materiale mobile, di lire 7,920,000, e così di lire 99,186 per chilometro; il concorso governativo in base all'art. 11 della legge 29 luglio 1879 (*sei decimi*) sarebbe di lire 4,752,000. Ma siccome, in base alla stessa legge sulle Convenzioni ferroviarie, il concorso governativo non sarebbe pagato che in due rate a partire dall'attuazione della legge, bisogna dedurre, per gl'interessi, durante mora, almeno lire 1,452,000, riducendolo così a sole lire 3,300,000, per cui il costo della ferrovia a carico dell'assuntore sarebbe di lire 4,620,000, capitale che, a seconda dei calcoli del proponente, vi sarebbe utilmente impiegato, poichè gli utili netti dell'esercizio sarebbero sufficienti a sopperire agli interessi dopo provvisto, ben inteso, al fondo di ammortamento del capitale ed a quello di rinnovamento del materiale fisso e mobile durante la concessione. In tali condizioni pertanto il proponente non dubita che il Municipio non tarderebbe a trovare una Società disposta ad impiegare i quattro milioni e seicento mila lire occorrenti, col sussidio governativo, a costrurre la ferrovia e ad assumerne l'esercizio per tutta la durata della concessione, rilevandone l'Amministrazione municipale diretta concessionaria.

Il tracciato del progetto dell'ing. Soldati è press'a poco eguale a quello presentato dalla Società generale belga, cioè Torino-Chieri-Castelnuovo-Piovà-Montiglio-Murisengo-Ponte Stura-Casale, salvo pel tronco Torino-Chieri che, per mantenere le pendenze al *maximum* del 30 0[00] e per diminuire la lunghezza della galleria di culmine, fu avvicinato al comune di Pecetto, variando completamente la discesa dallo sbocco della galleria fino a Chieri.

Lo scartamento del binario, che era di m. 0.75 nel progetto della Società generale, sarebbe portato a m. 1.10, identico a quello delle tranvie astigiane, colle quali si renderebbe possibile un raccordamento, vantaggioso anche alla città di Asti. Nei tratti poi in cui la linea scorre a fianco delle strade ordinarie (separata ben inteso da salda barriera) queste avrebbero libere, pel carreggio, una larghezza di metri 5.50.

La distanza fra Torino e Chieri sarebbe ridotta a 13 chilometri, e fra Torino e Casale a chilometri 79 85.

La stazione di Torino finalmente sarebbe progettata sulla zona di terreno compresa fra il Po ed il canale Michelotti, a brevissima distanza dal ponte Vittorio Emanuele I.

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — La Giunta municipale di Torino, con sua deliberazione del 22 aprile, autorizzò il pagamento della terza ed ultima rata del concorso di L. 100,000, votato dal Consiglio comunale il 26

marzo 1877, per la costruzione della ferrovia Pinerolo-Torre-Pellice.

Società belga dei Tramvai di Torino — L'esercizio dell'anno scorso non ha dato i risultati che la Società si era ripromessi, in causa dell'invasione del cholera in Italia, che arrestò l'affluenza dei forestieri all' Esposizione di Torino, quantunque in questa città l'epidemia non siasi manifestata, almeno con proporzioni allarmanti.

Il totale delle entrate nel 1884 ascese a fr. 1,580,143: le spese furono di fr. 1,163,176, lasciando così un prodotto netto di fr. 416,967, e che ammonta a fr. 418,751 ove tengasi colcolo di fr. 1,784 riportati dall'esercizio precedente.

Dedotte le spese d' interesse, di sconto, di commissione e di cambio, gli interessi e l' ammortamento delle obbligazioni, rimangono fr. 244,839, che permettono di distribuire fr. 12.50 per ogni azione, di portare a fondo di riserva fr. 12,153 e di riportare a nuovo fr. 7.686.

Gli ammortamenti operati nell'esercizio 1884 ascesero a fr. 73,069.

Il capitale sociale resta fissato in 4 milioni e 1[2, rappresentato da 18,000 azioni di 250 franchi ciascuna.

Società di mutuo soccorso fra gli impiegati delle ferrovie dell'Alta Italia. — Or non è molto riunivasi in Torino nel locale sociale l'assemblea generale dei soci, costituita da impiegati di tutta la rete. Oltre alla approvazione del bilancio 1884, delle nomine di soci onorari e benemeriti, il Consiglio riassunse le più importanti modificazioni apportate ad un progetto di riforma già presentato.

Anzitutto venne dichiarato che la Cassa cooperativa si costituirebbe il 1° luglio 1885, che la medesima comunque retta dal Consiglio della Società di mutuo soccorso non potrà mai per nessun motivo avere dalla Cassa di questa nè prestiti, nè altro; che la Cassa cooperativa solo dopo due anni dalla sua istituzione cioè al 1° luglio 1887 darà corso a domande di prestiti straordinari. La Cassa cooperativa si formò mediante l' emissione di azioni da L. 25 pagabili in rate mensili; e mentre è necessario esser socio della Società di mutuo soccorso per essere azionista, non è obbligo del socio di farsi azionista.

Sulla proposta del rappresentante di Pisa, cui si associarono altri, venne approvato un ordine del giorno perchè in vista delle Convenzioni ferroviarie fosse modificato il titolo dell' Associazione in modo che tutti gli impiegati delle ferrovie d' Italia, possano entrare a farne parte.

A tal uopo il Consiglio ha rivolta una circolare a tutti gli impiegati nella quale riassume la situazione della Società nei tre anni di esistenza, come risulta dallo specchio finanziario approvato al 31 dicembre 1884.

Entrata	L. 46,419.23
Uscita	» 5,510.51
Capitale sociale netto	» 40,908.72

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di marzo fu il seguente:

Passeggieri trasportati 73.000 (marzo 1884: 80,771), introito fr. 320,000 (fr. 384,279.29); merce trasportata tonn. 51,700 (tonn. 43.459); introito fr. 600,000 (fr. 541,217.43). Introito complessivo fr. 920,000 (fr. 925,496.72), ossia fr. 3,458.65 (fr. 3,479.31) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di marzo di fr. 408,000 (marzo 1884: fr. 395,510.48), ossia fr. 1,533,83 (fr. 1,486 88) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 512,000 (fr. 529,986.24).

— *Adunanza del Consiglio d'Amministrazione.* — Alla metà di maggio si radunerà in Lucerna il Consiglio d' amministrazione della ferrovia del Gottardo, il quale dovrà, fra altre cose, esaminare i progetti per l'esecuzione della linea di raccordamento Lucerna-Immensee e Zugo-Arth-Goldau. È noto che questi progetti avrebbero già dovuto, a termine della risoluzione del Consiglio federale, essere sottoposti a quest' ultimo alla fine del corrente mese. Questa piccola proroga è motivata dal fatto che il Consiglio d' amministrazione della ferrovia del Gottardo doveva radunarsi alla metà di maggio per l' esame di altri oggetti e specialmente del conto d' esercizio dell' anno 1884. Del resto, da questo ritardo non ne deriverà un grande inconveniente se la quistione sarà sottoposta ancora all' assemblea generale degli azionisti di quest' anno, che ha luogo alla fine di giugno, e si procederà poi sollecitamente colla costruzione.

Ferrovia del Septimer. — Il sig. ing. Giuseppe Vanossi ha pubblicato una memoria in appoggio di un suo progetto di ferrovia per il Septimer. Due sono le varianti proposte dall' egregio ingegnere per il passaggio del monte con due gallerie all' altezza di 1090 metri. Uno dei *tunnels* avrebbe la lunghezza di 13.15 chilometri con una pendenza del 15 0[00, il secondo sarebbe lungo 1189 chilom. La lunghezza della linea da Chiavenna a Coira sarebbe di 100,423 km., ossia circa 16 km. più breve degli altri progetti finora pubblicati. Le spese sono calcolate dal signor Vanossi a 86 milioni. Il sig. Vanossi unisce al suo progetto una diramazione Casaccia-Landeck, colla quale, secondo i suoi calcoli, si abbrevierebbe la distanza fra Genova-Torino-Milano e Vienna, in paragone al Brennero, di 80 km.

Notizie Diverse

Ponte sospeso sul fiume Dee. — La Regina Vittoria d' Inghilterra ha dato ordine che venga costruito un ponte sospeso sul fiume Dee, presso la sua residenza di Balmoral.

Questo ponte dovrà essere terminato prima dell' epoca solita dell'estate in cui la Regina si reca a soggiornare a Balmoral.

La *Morning Post* osserva, a tale proposito, che questo ponte offrirà grande comodità agli abitanti di quel distretto, poichè sarà il solo mezzo di comunicazione tra Ballater e Balmoral dalla parte del fiume. Finora, coloro che si recavano a visitare la Regina a Balmoral, dovevano o girare intorno al paese per giungere al Castello o attraversare il fiume sopra un barcone legato ad una catena.

Il ponte di Austerlitz a Parigi — Leggiamo nel *Journal des Debats*:

Sono state tolte le armature alle nuove volte costruite a valle del ponte di Austerlitz per l'allargamento di questo ponte. Restano ora da eseguire i lavori di allargamento a monte del ponte, la cui larghezza sarà portata così da 12 a 18 metri. Le pigne e i muri essendo oggi quasi terminati, non occorreranno più di quattro mesi per condurre a buon termine questa importante intrapresa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana, tra i valori ferroviarii, i soli che ebbero mercato furono quelli della Società delle Meridionali, i quali vennero negoziati a principio a 694 e non lo furono più per ultimo che al prezzo di 672. Le obbligazioni relative si aggirarono tra il 305 al 301; i Buoni sul 553.

CONVOCAZIONI

Società di navigazione a vapore Puglia (Bari). — Assemblea generale ordinaria il 3 maggio, alle ore 9 antim., nella sala del palazzo municipale di Bari, per soppressione fondo pensioni, ed invertimento per supplire agli articoli 43 e 44 dello statuto; discussione ed approvazione del bilancio 1884; vertenza Michalopulo.

Banca Tiberina. — Assemblea generale straordinaria pel 5 maggio ad un' ora pom., nella sala della Borsa di Torino, per relazione del Consiglio d'amministrazione; modificazioni allo statuto sociale, proposte dal Consiglio d'amministrazione; nomina di due sindaci.

Società anonima dei tramways e ferrovie economiche Roma, Milano, Bologna, ecc. — Assemblea generale ordinaria nell' 11 maggio, alle ore 3 pom., al *Café Suisse*, place de la Monnaie, a Brusselle, per: rapporti del Consiglio d'amministrazione e del Collegio dei commissari; bilancio al 31 dicembre 1884; nomine statutarie di un amministratore e di un commissario, membri uscenti e rieleggibili; proposte diverse.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche. — Non avendo potuto aver luogo l'assemblea generale ordinaria intimata per il giorno 30 marzo, attesa la mancanza delle condizioni prescritte dall' art. 72 degli statuti sociali, viene convocata di nuovo per il giorno 16 maggio prossimo ad un' ora pom., nella sede dell' Impresa, palazzo Fondi, 24, via Medina in Napoli. (V. n. 9 del *Monitore*).

Società anonima delle miniere di Poggio Alto. — Assemblea generale ordinaria il 17 maggio a mezzogiorno e mezzo, in Firenze, nella sala della Borsa, per presentazione del bilancio al 31 marzo 1884 e sua approvazione. udita la relazione dei sindaci; integrazione del Consiglio; nomina dei sindaci per la revisione del bilancio al 31 marzo del 1886; comunicazioni della Presidenza.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Assemblea generale ordinaria, nel locale della Borsa di Torino, ad un' ora pom. del 18 maggio, per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; discussione ed approvazione del bilancio sull' esercizio 1884; nomina di tre amministratori uscenti di carica; nomina di tre sindaci e due supplenti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le Notizie ferr. ital.*)*

Prefettura di Napoli (2 maggio, ore 12 merid. def.) — Appalto dei lavori per sistemare con muri di sponda un altro tratto del torrente Purgatorio a valle di quello già sistemato, nel qual tratto sono comprese le mura di difesa del fondo Cuomo. Prezzo L. 51,686. Cauzione provvisoria L. 4,000; definitiva il decimo dell' ammontare dei lavori depurato del ribasso d' asta.

Comune di Valstagna (4 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione di n. 4 serre a difesa dello abitato del comune di Valstagna dal torrente omonimo, secondo la perizia 14 agosto 1884, dell' ing. Antonio dott. Morellini. Prezzo L. 50,000. Cauzione provvisoria L. 2,000; definitiva L. 5,000. I fatali scadono alle ore 2 pom. dell' 11 maggio.

Provincia di Torino (4 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta) — Appalto della manutenzione per anni nove, della strada provinciale n. 5 da Torino a Savona per Mondovì e del tratto di diramazione da Carmagnola per Ceresole d' Alba. Prezzo di appalto L. 4,750. Cauzione provv. L. 475; def. L. 1,600. I fatali scadono il 18 maggio a mezzogiorno.

Comune di Bagnacavallo. Ravenna (4 maggio, ore 11 ant. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione e manutenzione delle strade comunali con breccia e con sabbia nel quadriennio 1885-1888. Prezzo L. 76,004. Cauzione provv. L. 1200; definitiva L. 7,600. I fatali scadono a mezzogiorno dal 21 maggio.

Deputazione provinciale di Sassari (5 maggio, ore 11 ant. - 1.a asta) — Appalto della manutenzione ordinaria della strada provinciale compresa fra la anime del Purgatorio, presso Sassari e Pedra Lada presso Bonorva, confine della provincia di Cagliari, della lunghezza complessiva di m. 52,990 esclusa la traversa di Torralba, per i tre esercizi 1885-1886-1887, sulla base di L. 30,000 all' anno. Cauz. provv. L. 3,000; def. lire 4,500 in numerario oppure L. 270 di rendita 5 per cento in cartelle del D. P. al portatore.

Genio militare — Direzione di Cuneo (6 maggio, ore 11 ant. - 1.a asta) — Appalto dei lavori per l' ampliamento e la sistemazione del fabbricato di Santa Chiara in Savigliano, onde renderlo capace del 3.o reggimento alpino, ascendenti alla somma di L. 400,000 da eseguirsi entro giorni 650 dalla data del verbale di consegna a termine del § 2.o delle condizioni speciali per l' impresa. Dep. L. 40,000. Fatali a giorni 15.

Direzione degli armamenti del secondo Dipartimento marittimo di Napoli (5 maggio, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto della fornitura a questo Dipartimento di tessuti diversi, per la presunta complessiva somma di L. 73,322.50. Dep. L. 7,300. I fatali scadono il 26 maggio.

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo di Spezia (6 maggio, ore 12 merid. fat.) — Provvista di metri cubi 1000 legname pino di Corsica in pezzi squadrati. Importo ridotto a L. 72,520. Deposito L. 7,400.

Direzione del Genio militare di Bologna (6 maggio, ore 12 merid. fat.) — Sistemazione della Caserma Treno, completamento e sistemazione della Caserma Caffè, e costruzione di una tettoia nella cittadella di Modena, per l' ammontare di lire 120,000, cui venne fatto il ribasso di L. 20.61 per cento. (V. n. 15 del *Monitore*).

Comune di Gonnosfanadiga (6 maggio, ore 10 ant. def.) — Appalto per la costruzione di una strada interna provvisoriamente aggiudicato per la somma di L. 46,418.75.

Direzione del Genio militare di Bologna (7 maggio, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del fabbricato S. Maria di Porto in Ravenna per accasermarvi un Comando di reggimento e due battaglioni di fanteria, dell' ammontare di L. 300,000. Dep. L. 30,000. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio militare di Perugia (8 maggio, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di ampliamento del quartiere della Rocca in Viterbo, per la somma di L. 162,000. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 480 dalla data del verbale di consegna. Dep L. 16,200. I fatali scadono alle 3 pom. del 23 maggio.

Municipio di Messina (11 maggio, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto per la esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione del lastricato sul tronco della via Porta Imperiale tra il ponte Setutonio ed il bivio. Prezzo L. 84,000. I detti lavori dovranno essere compiti e consegnati entro il termine di giorni 120, a contare da quello in cui sarà ingiunto il cominciamento. Deposito L. 1,500; cauzione definitiva L. 8,400. I fatali scadono alle 12 meridiane del 26 maggio.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (11 maggio, ore 12 merid. - 1.a asta) — Appalto della impresa di facchinaggio del carbon fossile della R. Marina in Napoli e in Castellamare di Stabia, della durata di tre anni, e dello importare complessivo di L. 120,000. Deposito L. 12,000. I fatali scadono a mezzogiorno del 5 giugno.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo di Spezia (13 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta) — Appalto della provvista durante l' anno 1885 e 1.o semestre 1886 di oggetti di chincaglieria, per la somma presunta complessiva di L. 43,964.85. Dep. L. 4,500. I fatali scadono alle ore 11 dell' 8 maggio.

ESTRAZIONI

Città di Roma. — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 aprile pubblica l' elenco dei 671 numeri delle obbligazioni del prestito comunale di questa città colla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, estratte il 10 aprile.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 7 ponti e ponticelli per la ferrovia Arezzo-Fossato.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

13ª Settimana. — *Dal 26 marzo al 1° aprile* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	556,303.86	323.06
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	506,240.25	293.98
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 50,063.61	+ 29.08
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	6,554,863.95	3,806.54
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	6,143,816.64	3,567.84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 411,047.31	+238.70
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	307,848.00	206.47
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388.—	250,389.48	180.40
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 57,458.52	+ 26.07
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	3,216,607.77	2,157.35
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,380.83	3,143,675.28	2,276.66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+110.17	+ 72,932.49	— 119.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,845.98	459,56	10,305.54
Torino-Lanzo . » 32	26,886.38	10,233.19	37,119.57
Settimo-Rivarolo » 23	8,661.78	8,279.32	16,941.10
Santhià-Biella . » 30	21,581.26	22,594.31	44,175.57
Fossano-Mondovì » 24	2,522.84	»	2,522.84
Sassi-Superga . . » 3	1,883.60	»	1,883.60
	71,381.84	41,566.38	112,948.22

Strade Ferrate Romane

5ª Settimana. — *Dal 29 gennaio al 4 febbraio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	618,546.03	19,603.63
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	622,531.54	19,328.46
Differenza (in più . . .	41	26,011.49	275.17
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 febbraio 1885 .	1,725.000	3,009,544 01	18,191.31
Periodo corr. 1884	1,684 —	3,095,117.15	19,219.71
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	25,573.14	1,025.40

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall' 11 al 20 aprile 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	16,875.50	1,620.30	3,615.90	1,252.55	2,910.20	1,457.15
Bagagli . . .	297.00	22,35	18.55	7.15	63 15	»
Merci G. V.	1,624.55	221.95	270 55	73.60	179.00	»
Merci P. V.	10,888 95	1,741.80	2,512 60	2,656.05	1,609.20	37.15
Totali . .	29,686.00	3 696.40	6,417.60	3,989 35	4,761 55	1,494.30

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. 67,900 circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » 2,216,800 »
GHISA vecchia da rifondere . . . » 696,100 »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » 11,000 »
BRONZO ottone, rame, piombo e zinco da rifondere, lamiera di ferro in sorte. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Maggio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 16 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Aprile 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive	**N. 11,975**
Carrozze e carri . .	**» 51,673**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes. 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVIII Mercoledì 6 Maggio 1885. Num. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LA NUOVA LEGGE FERROVIARIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 27 aprile u. s. pubblica la nuova legge ferroviaria, alla quale sono allegate le Convenzioni e le tariffe colle modificazioni introdottevi dal Parlamento. La legge ha il n. 3048 (serie terza), ed è controfirmata dai ministri Genala, Magliani e Grimaldi.

Eccone il testo:

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — Sono approvati i seguenti contratti con le modificazioni contenute nei relativi atti addizionali:

1.° Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, e il principe Marc'Antonio Borghese, il conte Giulio Belinzaghi, la Banca Generale, la Banca di Torino, il Banco di Sconto e Sete di Torino, la Banca Napoletana e la Banca Subalpina e di Milano, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Mediterranea, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (Allegato I); ed a condizione che: (*Seguono le modificazioni introdotte dalla Camera nelle Convenzioni, e che noi oggi non riproduciamo per mancanza di spazio, riservandoci di farlo in un prossimo numero a guisa di appendice alla presente legge*).

2.° Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, e la Società italiana per le strade ferrate Meridionali, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Adriatica, colle relative modificazioni in data 31 ottobre 1884 (allegato II), ed a condizione che: (*Seguono le modificazioni ecc. ut supra*).

3.° Il contratto 12 giugno 1884 stipulato fra i Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, ed i signori Francesco Lanza Spinelli, principe di Scalea, conte Alberto Miglioretti, Nunzio Consoli-Marano della ditta Pietro Marano e qual procuratore della Banca di depositi e sconti di Catania, Matteo Maurogordato rappresentante la ditta Rodocanacchi, figli e C., comm. Domenico Gallotti e l'ingegnere cav. Giovanni Marsaglia, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Sicula, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (allegato III); ed a condizione che: (*Seguono le modificazioni ecc. ut supra*).

Art. 2. Le somme che dai concessionarii saranno versate nelle Casse dello Stato in pagamento del materiale rotabile, del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti, saranno destinate alle spese straordinarie, di cui nei contratti sopracitati e nei rispettivi allegati, le quali dovranno essere eseguite nel primo quadriennio d'esercizio.

In ciascuno dei tre primi anni verrà spesa una somma non minore di 30 milioni, e al bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici sarà unito l'elenco di quelle fra le opere comprese negli allegati *B*, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno.

Si provvederà pure colle anzidette somme alla spesa indicata nell'articolo 2 della legge 2 luglio 1882, n. 873 (serie 3ª), al rimborso delle spese incontrate dalla Società italiana per le strade ferrate Meridionali per la linea di Castellammare a Cancello, a termini dell'articolo 4 della Convenzione approvata con decreto reale del 1° ottobre 1883, n. 1658 (serie 3ª), ed alle spese necessarie per completare la costruzione della linea medesima.

La somma residuale verrà destinata fino a 15,000,000 (quindici milioni) per provvista di nuovo materiale mobile per le tre reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula nel primo biennio di esercizio, ed il dippiù verrà destinato al fondo per le costruzioni delle strade ferrate complementari autorizzate con leggi del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), del 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e del 5 luglio 1882, numero 875 (serie 3ª).

Art. 3. Nei bilanci dell'entrata e della spesa di ciascun esercizio saranno iscritte le somme dipendenti dalla esecuzione dei contratti, di cui all'articolo 1, così per quanto concerne l'esercizio, come per quanto riguarda la costruzione di nuove strade ferrate.

Col bilancio del Ministero del tesoro verrà autorizzata l'emissione delle obbligazioni per le costruzioni, e pel servizio della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Art. 4. — Il conto dei prodotti sarà riscontrato dall'ispettorato governativo delle strade ferrate. La Corte dei conti eserciterà riguardo a tali prodotti la vigilanza che le è affidata sulle riscossioni delle pubbliche entrate dalla legge 14 agosto 1862, n. 800. La Corte ne riferirà al Parlamento nella relazione prescritta dall'art. 31 della legge medesima.

Art. 5. — Saranno allegati al bilancio del Ministero dei lavori pubblici i prospetti della situazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali con le relative previsioni.

L'Amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà riscontrata per mezzo dell'ispettorato governativo delle strade ferrate, secondo le norme da stabilirsi per regolamento.

Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con i contratti stipulati e i documenti che dimostrino l'entrata e la spesa.

Il conto accertato dalla Corte dei conti sarà presentato al Parlamento insieme al conto consuntivo del bilancio dello Stato.

Art. 6. — I ribassi delle tariffe previsti nel primo capoverso dell'art. 44 dei Capitolati delle reti Mediterranea ed Adriatica, e dell'art. 40 del Capitolato della rete Sicula, dovranno essere ordinati con decreti reali da presentarsi al Parlamento per esser convertiti in legge.

Art. 7. — A cominciare dal primo anno di esercizio, il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe per i trasporti nell'interno in tali limiti, che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti.

Art. 8. — Con decreto reale, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e sentito il Consiglio di Stato, sarà instituito un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile di introdurvi. Collo stesso decreto reale sarà approvato il regolamento per le attribuzioni del Consiglio.

Art. 9. Il decreto reale relativo alla costituzione del Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie sarà, dopo due anni, presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Art. 10. — Le cessioni d'esercizio delle linee appartenenti allo Stato, di cui all'art. 9 dei Capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica, e all'art 6 del Capitolato della rete Sicula, non potranno essere consentite che per legge.

Art. 11. La costruzione di tutta o parte di una strada ferrata, autorizzata per legge, potrà essere dal Governo affidata a prezzo fatto o a rimborso di spesa, alle Società che esercitano le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Quando si affidi la costruzione a prezzo fatto, i progetti tecnici, con le relative condizioni di esecuzione e di prezzo, saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. I contratti non potranno essere dal Governo stipulati, se non sentita l'Avvocatura generale erariale ed avuto il parere favorevole del Consiglio di Stato.

Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa, saranno osservate, per i relativi contratti, le norme della legge sulla contabilità generale dello Stato, e quelle derivanti da altre leggi.

I progetti tecnici saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sui contratti dovranno sentirsi l'Avvocatura generale erariale ed il Consiglio di Stato.

Art. 12. — Dal Ministero dei lavori pubblici sarà nel novembre di ogni anno presentata al Parlamento una relazione sui contratti che furono stipulati con le Società per costruzioni ferroviarie, durante l'esercizio finanziario compiutosi al 30 giugno dell'anno medesimo.

Alla relazione saranno uniti i pareri emessi dal Consiglio di Stato.

Art. 13. — Le Provincie, i Comuni e i loro Consorzi, a cui saranno forniti, con emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, i fondi per la costruzione delle strade ferrate complementari, dovranno rimborsare al tesoro la somma del capitale e degli interessi corrispondenti, mediante delegazioni sugli esattori delle imposte dirette, in numero non maggiore di 90, a forma degli articoli 3 e 7 della legge 21 marzo 1871, n. 131.

Art. 14. — La giurisdizione attribuita al Consiglio di Stato col n. 2 dell'art 10 della legge 20 marzo 1865 (allegato *D*), sarà estesa alle controversie che insorgessero per le obbligazioni ferroviarie garantite dallo Stato.

Art. 15. — I Comuni non potranno imporre dazio-consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze saranno considerate come poste fuori del recinto daziario delle città e dei comuni chiusi.

Con regolamento da approvarsi per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo.

Art. 16. — Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge e per la esecuzione di essa, verranno pubblicati due regolamenti relativi, l'uno all'esercizio e l'altro alla costruzione delle strade ferrate.

Con essi verranno specialmente determinate le norme concernenti la contabilità, il riscontro dei prodotti, l'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, l'approvazione delle opere, la stipulazione e la esecuzione dei contratti di costruzione, le liquidazioni delle spese, i pagamenti e le penalità.

Questi regolamenti verranno approvati per decreto reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato.

Con altro regolamento verrà organizzato l'Ispettorato governativo delle strade ferrate.

Art. 17. — Le controversie che insorgessero fra lo Stato e le Società, per l'esecuzione e l'interpretazione dei contratti, dei capitolati e dei relativi allegati annessi alla presente legge, saranno deferite al giudizio di cinque arbitri nei casi, nei modi e con le forme di cui all'art. 106 dei capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica e all'art. 100 del capitolato della rete Sicula. Gli arbitri nominati dal Governo e quelli nominati dalla Corte di Cassazione funzioneranno ugualmente in ciascuno dei collegi arbitrali, in concorso con gli arbitri scelti da ciascuna delle tre Società concessionarie.

Art. 18. — Le quote di concorso a carico delle provincie e degli enti interessati e le maggiori somme da essi pagate ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª), per le strade ferrate della seconda categoria (tabella *B*) della terza categoria (tabella *C*), e per quelle della quarta categoria costruite dallo Stato, saranno ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

I Corpi morali concessionarii di linee di quarta categoria, potranno rinunciare alla concessione lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo.

È pure ridotto ad un quarto il contributo dovuto per le strade di prima categoria a sensi dell'art. 31 della legge 29 luglio 1879, n 5002.

Le quote di concorso pagate dalle provincie e dagli altri enti interessati in eccedenza della somma che risultasse dovuta per effetto dei paragrafi precedenti, saranno scontate sui primi pagamenti che fossero ancora dovuti. Ove non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il rimborso dell'eccedenza in cinque rate annuali senza interesse.

Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle provincie, dai comuni o dagli altri enti interessati, verranno loro restituite in cinque anni dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interesse.

Dentro il termine di sei mesi, gli enti interessati che versarono quote obbligatorie, aumenti di quote od anticipazioni di quote governative, dovranno optare fra il di-

sposto della legge 29 luglio 1879 e quello della presente legge.

La succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di prima categoria, cessando negli enti interessati l'obbligo del concorso e il diritto alla compartecipazione del prodotto netto.

Art. 19. — Il concorso delle provincie nella costruzione delle linee della terza categoria (tabella C) sarà obbligatorio. Resta quindi soppresso l'art. 6 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie seconda).

Art. 20. — In aggiunta ai 1530 chilometri, di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie seconda), è autorizzata la costruzione di altri mille chilometri di ferrovie secondarie di quarta categoria e la conseguente spesa di 90 milioni, alle condizioni di riparto di cui all'art. 11 della predetta legge del 1879 e all'art. 18 della presente legge.

Il pagamento di tale somma verrà fatto in due esercizi finanziari a cominciare dall'undecimo anno dall'attuazione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 aprile 1885.

UMBERTO.

GENALA.
A. MAGLIANI.
GRIMALDI.

Visto, *Il Guardasigilli*: PESSINA.

CONDOTTA E DISTRIBUZIONE
DELLE ACQUE DI SERINO
IN NAPOLI

(Continuazione — V. N. 17).

Le sorgenti di Serino sono distinte in due gruppi principali che trovansi a 3,600 metri circa di distanza fra loro. Dal gruppo superiore sgorgano al minimo 46,000 metri cubi d'acqua al giorno ad un'altitudine di 375 metri sul livello del mare. La distanza delle sorgenti da Napoli (nord) è in linea retta di chilometri 50. Queste acque furono già condotte a Napoli coll'acquedotto detto di *Claudio*, che si prolungava fino al grande serbatoio in muratura tutt'ora esistente presso Baja al Capo Miseno, ove svernavano le flotte romane. L'acquedotto presentava un grande sviluppo di gallerie e ponti-canali, i cui avanzi, rimasti disseminati lungo il percorso di oltre 90 chilometri, fanno meravigliare per la grandezza degli avi nostri.

Il secondo gruppo sul margine del Sabato a valle del primo, è formato da magnifiche ed abbondanti sorgenti, che scaturivano nella estesa proprietà Orcinoli. Queste acque dopo di aver servito come forza motrice pel molino Torricella, si versavano immediatamente nel Sabato. Il volume minimo d'acqua fornito da queste sorgenti risultava di 85,000 metri cubi al giorno, ma da recenti misure fatte in tempo di magra dopo i lavori eseguiti di drenaggio, si constatò una portata di m. c. 1.62 per 1" pari a 139,968 m. c. al giorno.

Quando si trattò di derivare le acque di Serino per condurle a Napoli, la prima idea fu naturalmente quella di congiungere con un collettore le sorgenti dei due gruppi. In seguito però sia per evitare serie perturbazioni nei bisogni industriali ed agricoli degli abitanti di Serino, sia sopratutto per la constatazione fatta del maggior volume d'acqua fornito dalle sorgenti inferiori, si decise di eseguire la derivazione esclusiva delle sorgenti formanti il gruppo inferiore. Le acque di questo gruppo erano del resto più che mediocremente utilizzate alla irrigazione dei terreni a valle e quanto ai bisogni industriali, oltre il molino di Torricella che fu soppresso, alimentavano colle acque del Sabato alcuni opifici di secondaria importanza del contiguo comune di Adripalta presso Avellino, i quali peraltro non cesseranno di funzionare, regolando convenientemente il regime del fiume formato in special modo colle acque del gruppo superiore delle sorgenti.

Fin dal 1840 l'ingegnere Abate pubblicava un progetto di massima per ricondurre nella città di Napoli le acque delle sorgenti di Serino, ristaurando l'acquedotto di Claudio fino al ponte canale detto dei *ponti rossi* in Napoli. Benchè la linea seguita da questa condotta sia ammirabile per il modo ingegnoso di superare le difficoltà del terreno specie nel passaggio dell'estesa pianura di Napoli, pur tuttavia si dovevano eseguire grandi lavori di ricostruzione per raggiungere Napoli alla quota di soli metri 42 sul livello del mare, che è appunto quella dei *ponti rossi*, mentre la città si eleva sulle colline ad oltre 180 metri d'altitudine. Per ovviare a simile inconveniente nel 1842, modificando il progetto primitivo, proponeva di servirsi dell'acquedotto romano ricostruito per condurre a Napoli solo una parte delle acque di Serino, e stabilire sul versante sud del colle di Palma una condotta forzata, per traversare la vasta pianura che lo separa da Napoli e portare le acque ad un serbatoio costruito a 180 metri sul livello del mare. Tale progetto avrebbe richiesto i seguenti importanti lavori.

Costruzione della galleria di Fellinola lunga	m.	6,200
Ristauro della galleria di Monte Paterno	»	1,600
Costruzione del ponte-canale di Pomigliano	»	4,900
Tronchi dell'acquedotto romano da ricostruirsi	»	20,000
Id. id. da ristaurare	»	30,500
Condotta forzata di metri 0.700 per condurre 17.000 metri cubi al giorno a 180 metri d'altitudine della lunghezza di	»	54,800

Oltre le numerose difficoltà che dovevansi superare in questo complesso di lavori, si contestava allora la possibilità di costruire una lunga condotta forzata con pressioni elevate, ciò che del resto anche oggidì nessuno consiglierebbe di eseguire in quelle condizioni di pressione per l'eccessiva sua lunghezza. Frattanto l'idea di condurre a Napoli le acque di Serino fece sorgere numerosi altri progetti che seguivano diversi tracciati più economici, e da altra parte gli esempi delle derivazioni fatte per le città di Liverpool e Glascow, col dimostrare la praticabilità di grandiose condotte forzate, semplificavano la soluzione del problema. Il Municipio pubblicava quindi un concorso « per condurre in Napoli le acque di Serino nella quantità di 100,000 metri cubi al giorno per un acquedotto « in muratura e due sifoni in ghisa, onde menare, mediante questi ultimi, parte di quelle acque fin sulle « colline circostanti alla città, raccogliendole in tre serbatoi a diverse altezze, e distribuirle per tutte le vie « mediante una rete di condotti tubolari di ghisa, sicchè « potessero esse montare per forza di gravità, sull'alto « delle case ed attingervisi a chiave libera ecc. ».

In seguito a questo concorso venne accordata la concessione dell'impresa alla *Naples Water Works Company Limited* che fece cessione dei suoi diritti alla *Compagnie Génerale des Eaux pour l'Etranger* già concessionaria delle derivazioni d'acqua per le città di Venezia, Verona, Bergamo e Spezia. L'esecuzione dei lavori fu poi totalmente affidata per appalto alla *Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Le acque delle sorgenti d'Orcinoli che prima sgorgavano alla superficie del terreno, vennero raccolte sotto il suolo lungo tre canali collettori in muratura con volta, il cui fondo è costituito da uno strato di grossi ciottoli che facilitano l'efflusso delle acque. Per raccogliere poi le sorgive che eventualmente si manifestavano all'esterno de

tre canali, si formò in questi punti un forte spessore di ghiaia coperto nella parte superiore con calcestruzzo, per impedire le infiltrazioni superficiali; e le acque di queste sorgenti affluiscono poi all'interno dei collettori per opportune aperture praticate nelle pareti verticali delle condotte. Si riteneva dapprima che sarebbe stato necessario di costruire anche diversi collettori secondari per raccogliere tutte le acque delle sorgive, ma l'esecuzione dei lavori rese evidente la loro inutilità, poichè la massa totale delle acque scaturiva lungo i tre collettori già stabiliti nel sottosuolo. Questi lavori di drenaggio hanno pure contribuito ad aumentare il volume d'acqua fornito dalle sorgive, in modo da rendere inutile il collegamento prestabilito colle sorgenti del gruppo superiore di Serino, per completare il volume di 100,000 metri cubi di acqua al giorno imposto dal Municipio di Napoli.

I tre condotti collettori si riuniscono all'edificio di presa, dove, col mezzo di paratoje opportunamente disposte, si può intercettare il passaggio dell'acqua raccolta in uno, in due od anche nei tre collettori colla condotta di Napoli ed inviarla invece nel canale di scarico che comunica direttamente col fiume contiguo del Sabato.

Le acque delle sorgenti di Orcinoli sono condotte fino alla collina di Cancello, in una condotta di muratura a sezione rettangolare con volta a pieno centro incassato nel terreno, col fondo del canale a circa 3m.50 sotto il livello del suolo, cosicchè le acque nel lungo tragitto di circa 80 chilometri conserveranno press'a poco la temperatura di 11° che hanno alle sorgenti. Le pareti interne sono rivestite di due strati di cemento di Grenoble dello spessore totale di millimetri 15. Il primo strato è composto con due parti di arena ed una di cemento: il secondo, che corrisponde colla superficie in contatto coll'acqua, è formato in parti eguali di arena e cemento. La pendenza del canale è costante di centimetri 50 per chilometro; e la sua sezione di metri 1.60 di larghezza per m. 2.00 di altezza nell'asse delle condottura, è tale da permettere una portata giornaliera di circa 170,000 metri cubi di acqua al giorno.

Se si suppone infatti l'altezza dell'acqua nel canale limitata a metri 1.20, basandosi sulla formula pratica data da Darcy in seguito a ripetute esperienze da lui eseguite nell'acquedotto di Digione, cioè

$$v = 63{,}25\sqrt{\frac{L\ P}{L + 2P} \times J}$$

nella quale v rappresenta la velocità media dell'acqua; L la larghezza del canale $= 1{,}60$; P la profondità dell'acqua che si suppone $= 1{,}20$ ed J la pendenza per metro corrente della condotta $= 0{,}0005$, si ha

$$v = 0{,}979$$

e quindi la portata Q per 1″ sarà

$$Q = Av = 1{,}880$$

ossia metri cubi 162,332 al giorno (1).

L'acquedotto di Napoli partendo dal castello di presa a metri 321 sul livello del mare, traversa subito il Sabato con sifone in muratura sotto il letto del fiume, e quindi si svolge a mezza costa della collina contigua e segue poi la sponda sinistra del Sabato.

Ad Adripalta si formò una caduta di metri cinque, che si può utilizzare come forza motrice mediante opportuna derivazione. Essendo i due vicini ed importanti comuni di Avellino ed Adripalta ancora illuminati con olio minerale, si potrà trarre profitto della forza idraulica disponibile per mettere in movimento delle dinamo e sostituire quindi una buona illuminazione elettrica ad incandescenza, alla attuale che certo lascia a desiderare.

Per ora l'acqua di Serino discende pel canale il cui fondo è costruito a scaloni, terminato da un bassofondo che riempito d'acqua serve ad annullare la velocità della vena fluida, e costituisce nel tempo stesso una massa elastica, che impedisce la rapida deteriorazione del manufatto. Con due ponti-canali a 18 ed a 12 arcate, lunghi metri 305 e 170, si traversa la strada delle Puglie e la ferrovia di Avellino, quindi seguendo sempre a mezza costa la sponda sinistra del Sabato, si hanno i due grandiosi ponti-canali di Montevergine e di Noci con 25 e 31 arcate. La costruzione dei lunghi ponti-canali è molto delicata. Le acque occupando la sezione della condotta di poco più della metà della sua altezza, la parte inferiore in contatto coll'acqua si mantiene a temperatura bassa e costante, la superficie superiore invece si riscalda e tende a prendere la temperatura dell'aria ambiente, e quindi si dilata insensibilmente è vero per unità lineare, ma che su una grande lunghezza non è più trascurabile e dà luogo a screpolature. « I lunghi ponti-canali, disse « un ingegnere, diventano dei termometri di una sensi- « bilità straordinaria; un vento improvviso, il passaggio « di una nube, bastano sovente a causare una perdita ». Oggidì però le perdite d'acqua sono rare, poichè si mantiene la parte superiore del ponte canale ad una temperatura bassa ed uniforme come la parte in contatto coll'acqua, coprendo il volto della condotta d'uno strato di circa 50 centimetri di terra vegetale.

In ogni modo, le opere di questo genere sono in generale costosissime, sia per la proporzione notevole di muratura, sia per la stabilità necessaria delle fondazioni, e quindi si ricorre di preferenza alle condotte forzate, non appena si tratti di attraversare delle vallate di qualche importanza, come venne infatti proposto dalla Società concessionaria dell'acquedotto, in luogo dei quattro grandi ponti-canali di Adripalta, Avellino, Montevergine e di Noci. L'applicazione delle condotte forzate venne invece adottata per i passaggi delle due vallate successive di Tronti e dei Gruidi. Si traversa la prima valle con quattro file di tubi da metri 0,800 di diametro, e la seconda con tre file di tubi pure da m. 0.800. Le due condotte hanno le lunghezze di m. 560 e 500; le cariche rispettive sono di 70 e 44 metri.

L'acquedotto dopo essersi internato nel gruppo delle montagne di Avella, raggiunge la sella più depressa di tale catena subappenninica dove, per passare nel bacino dell'Isclero, traversa con galleria di 3100 metri il colle Ciardielli e sbocca nella valletta di Pannarano. Procede quindi seguendo a mezza costa le colline della storica valle caudina fino alla punta di Cancello, dove termina l'acquedotto in muratura alla quota di m. 245,4 sul livello del mare. Nel percorso da Ciardielli a Cancello, in prossimità di Arpaia, il canale, con fondo a scaloni, passa dalla quota 287 a quella di 251 e si ha perciò una caduta di 36 metri che, come la precedente di Adripalta, potrà in seguito essere utilizzata per animare qualche opificio industriale.

Le condotte sotterranee essendo esposte a guasti per infiltrazioni o per depositi eventuali di materie che sono causa di perdite d'acqua o di rallentamento nel suo moto, si costruirono alla distanza media di 250 metri dei pozzi d'accesso, onde intraprendere le visite e le riparazioni partendo da punti intermedi. Lungo il percorso si trovano inoltre 14 scarichi parziali.

In complesso la condotta mista fino al primo castello di distribuzione sopra Cancello misura una lunghezza di m. 59,822 e si compone:

di 69 tronchi di canale costrutto in trincea con vôlta,

---

(1) Colla nota formola $\frac{R\ J}{v^2} = \alpha + \frac{\beta}{R}$ nella quale R raggio medio $= \frac{L\ P}{L + 2\ P}$, applicando i coefficienti ottenuti da Bazin cioè $\alpha = 0{,}00015$ e $\beta = 0{,}0000045$ pel caso di pareti in cemento, si avrebbe $v = 1{,}228$, e quindi $Q = 2{,}358$ ossia metri cubi 203,730 al giorno.

della lunghezza complessiva di . . . . metri 42,245
di 45 gallerie con la stessa muratura dell'acquedotto dello sviluppo totale di . . . » 14,534
di 20 ponti canali che misurano in complesso . . . . » 1,755
di 2 tronchi d'acquedotto disposti a scaloni per utilizzare i dislivelli . . . . » 224
Condotte forzate di Tronti e dei Gruidi . » 1,064

Totale metri 59,822

(*Continua*) Ing. N. Stefanini.

Informazioni Particolari dei *Monitore*

Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici, d'accordo colle Società assuntrici, si lavora alacremente alla formazione delle varie Commissioni che, a tenore dei contratti per l'esercizio delle tre nuove reti, dovranno procedere al riparto del personale fra le reti stesse, alla valutazione e consegna del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, alla determinazione delle norme relative al servizio dei tronchi e delle stazioni comuni ecc. ecc. È pertanto a ritenersi che le dette Commissioni saranno quanto prima formate e potranno ben presto dar mano al lavoro.

><

Avant'ieri, 4, si riunirono a Firenze i firmatari del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, allo scopo di intendersi definitivamente per tutti gli atti preliminari riguardanti la costituzione della Società.

Domani, 7, poi, si riuniranno al Ministero tutti i firmatari dei tre contratti affine di prendere col Governo i necessari accordi pel lavoro di preparazione al passaggio dall'attuale al nuovo ordinamento.

L'on. comm. Massa parte stassera da Torino per Roma.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell'Alta Italia, esclusi quelli della navigazione sul lago di Garda, raggiunsero nel mese di marzo 1885 la somma totale di L. 10,510,469.53, il che corrisponde a L. 2,675.10 al chilometro, mentre nel marzo 1884 ascesero a L. 10,341,029.15, cioè lire 2,714 18 al chilometro. Si ebbe quindi nel marzo 1885 un aumento di L. 169,440.38 sulla somma totale ed una diminuzione di L. 39,08 nel prodotto chilometrico. È però da notarsi che i chilometri in esercizio nel marzo 1885 erano 3929, mentre nello stesso mese del 1884 erano soltanto 3783.

I prodotti lordi poi dal 1° gennaio a tutto marzo 1885 furono di L. 28,148,781.96, cioè di L. 7,164.36 per chilometro, mentre nell'eguale periodo del 1884 ascesero a L. 28,484,992.84, ossia L. 7,529.74 al chilometro; per cui si ebbe una diminuzione di L. 336,210.88 nei prodotti totali, e di L. 365.38 nel prodotto chilometrico, tenuta sempre ferma l'accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Il giorno 25 dello scorso aprile l'egregio signor comm. V. Schioppo, Ispettore del Genio civile, ha proceduto per incarico del Ministero dei lavori pubblici, ed in concorso del R. Commissario per l'esercizio comm. Bussi e del comm. Mantegazza, in rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, alla visita dei lavori eseguiti fra Deiva e Moneglia (ferrovia ligure) per ripristinarvi il servizio dei treni, stato per parecchio tempo interrotto a causa di avvenuti scoscendimenti alla montagna nella parte sovrastante alla ferrovia.

Scopo della visita era quello di esaminare quali provvedimenti sarebbe opportuno di attuare allo scopo di sistemare in via definitiva quel tratto di ferrovia.

Sappiamo che nella relazione della visita fatta, il prelodato signor Ispettore, per rendere la linea atta definitivamente ad un sicuro esercizio, suggerisce la ricostruzione dell'attuale galleria artificiale, nonchè l'esecuzione di altro tratto, di m. 150 circa, di galleria artificiale sin presso alla galleria del Turco, coprendo tanto l'una che l'altra di uno strato considerevole di terra, atto ad impedire i danni che potrebbero derivare alle gallerie stesse dalla caduta di nuovi massi.

Siamo anche informati che l'Ispettore medesimo ha manifestato il suo pieno gradimento pel modo con cui si è provvisoriamente provveduto alla riattivazione dell'esercizio su quel tratto di ferrovia.

><

Il giorno 28 dello scorso mese ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco da Monselice a Montagnana, della ferrovia Legnago-Monselice. La Commissione governativa che ha proceduto alla visita ha manifestato l'avviso che il tronco predetto possa venire aperto al servizio pubblico il giorno 16 del corrente mese, quando cioè saranno compiuti taluni lavori ancora mancanti, i quali sono indispensabili per la sicurezza e regolarità del servizio.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato, per approvazione, al Ministero dei lavori pubblici il progetto e preventivo della spesa occorrente per l'esecuzione delle opere necessarie allo spostamento della stazione di piazza Caricamento sulle calate del porto di Genova.

Unitamente al progetto ed al preventivo furono anche rassegnati gli schemi di contratto e di tariffa dei prezzi, nonchè l'elenco delle ditte da invitarsi alla gara.

La spesa occorrente è preventivata in totale di lire 272,700 e va suddivisa nel seguente modo:

a) fabbricato a 2 piani per uso di ufficio L. 47,000
b) due piani caricatori . . . . . . » 9,700
c) due tettoie per le merci . . . . » 91,000
d) armamento ed accessori . . . . » 115,000
e) direzione e sorveglianza . . . . » 10,000

Totale, come sopra . . . L. 272,700

><

La predetta Amministrazione, avendo riconosciuto che l'attuale impianto della stazione di Sarzana non è sufficiente ai bisogni del commercio locale, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto e preventivo della spesa di L. 48,000, occorrente: per modificazioni ed aggiunte ai binari e scambi; per l'impianto di due piattaforme e di una gru da pesi della portata di 10 tonnellate; e per il

prolungamento del piano caricatore onde renderlo atto al deposito, carico e scarico di grossi blocchi e di lastre di marmo.

><

Il giorno 16 del corrente mese il sig. comm. Bussi R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia e l'ingegnere capo del Genio civile di Brescia, procederanno, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, alla visita di ricognizione del tronco da Brescia ad Iseo, della ferrovia di 3.a categoria Parma-Brescia-Iseo, la cui apertura all'esercizio avrà probabilmente luogo il 1.o del prossimo giugno.

><

Le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, di comune concerto, stanno predisponendo la stampa del libro delle nuove tariffe, ad uso delle loro stazioni e del commercio.

Nei prezzi di tariffa sarà compresa l'imposta erariale.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha studiato e sottoposto all'esame ed approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario generale da attivarsi sulle linee della Sicilia nel prossimo giugno, nell'epoca cioè in cui verrà aperta al pubblico esercizio la grande galleria di Marianopoli, mercè la quale verrà soppresso il trasbordo attualmente esistente lungo la linea da Roccapalomba a Santa Caterina Xirbi.

><

Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato, con suo recente decreto, la costruzione e l'esercizio d'un tronco di tramvia a vapore facente parte della linea Bergamo-Soncino, compreso fra Romano ed il confine della provincia di Cremona.

><

Riceviamo le seguenti informazioni intorno allo stato di avanzamento dei lavori di costruzione della Galleria della Sanità a Genova.

Durante il mese di marzo si scavarono m. c. 1030 di materie e si eseguirono m. c. 230 di muratura di rivestimento.

La situazione della preindicata galleria al 1.o dello scorso aprile risulta come segue:

estesa	piccola sezione . .	m. 239
	sezione completa .	» 165
volume		m. c. 5870
estesa	rivestim.to in calotta	m. 11
	id. nei piedritti	» 49
volume		m. c. 230

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione la convenzione concordata fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e la provincia di Reggio, concessionaria della ferrovia Ventoso-Scandiano-Reggio-Guastalla, per l'innesto della ferrovia medesima nella stazione di Reggio-Emilia.

><

Sappiamo che la Società anonima della tramvia da Novi ad Ovada ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia pubblica da Basaluzzo a Frugarolo, a forma delle leggi 29 giugno 1873 e 29 luglio 1879, e cioè con un sussidio annuo governativo di L. 1,000 a chilometro per la durata di 35 anni.

Questo tronco di ferrovia che da un capo dovrebbe raccordarsi a Frugarolo con la linea Torino-Genova e dall'altro a Basaluzzo con la tramvia Novi-Ovada, sarebbe destinato a togliere l'isolamento in cui giace la vasta regione di Bosco-Marengo; ed oltre al giovare ad una zona di terreno fertile e popolata, servirebbe di facile e pronta comunicazione a tutta la sponda destra della vallata dell'Orba col suo capoluogo di provincia, Alessandria.

La Società predetta ha presentato al Ministero apposito progetto e sarebbe disposta di accingersi tosto alla costruzione del tronco.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto definitivo della ferrovia da Roma a Viterbo, fatto studiare dal Ministero dei lavori pubblici a spese della provincia di Roma.

Giusta il progetto medesimo la linea, di che trattasi, ha lo sviluppo totale di m. 97,290 ed importa la spesa complessiva presunta di L. 13,000,000, non compreso il costo del materiale mobile.

La intera linea è divisa in quattro tronchi della lunghezza e dell'importo seguenti:

1. Roma-Storta	m	16,172	L. 2,900,000
2. Storta-Bracciano . . .	»	26,596	» 2,500,000
3. Bracciano-Bassano . .	»	17,677	» 2,500,000
4. Bassano-Viterbo . . .	»	36,845	» 5,100,000

Il materiale mobile occorrente per l'esercizio è valutato in ragione di L. 16,000 a chilometro ed il suo totale importo è previsto di L. 1,550,000: cosicchè il preventivo totale della spesa di costruzione e di provvista del materiale mobile ascende a L. 14,550,000. ossia ad una media chilometrica di L. 149,553.

Le stazioni progettate lungo la linea sono in numero di 15, cioè: Roma, Sant'Onofrio, Storta, Cesano, Anguillara, Bracciano, Mangiana, Oriolo, Bassano, Sutri, Ronciglione, Capranica, Vetralla, San Martino e Viterbo.

Importanti e numerose sono le opere d'arte che occorreranno per l'attraversamento dei valloni, dei corsi d'acqua e per dare il necessario sfogo alle acque di pioggia. Si dovranno costruire n. 4 grandi viadotti della lunghezza: il primo di metri 141.60; il secondo di m. 133.20; il terzo di m. 253.80; ed il quarto di m. 127.40.

Le altre opere d'arte sono ripartite come segue: n. 1 ponte della luce di m. 18; n. 1 id. id. id. 15; n. 9 ponti id. id. 10; n. 2 id. id. id. 8; n. 3 id. id. id. 6; n. 14 id. id. id. 5; n. 32 cavalcavia, di cui 7 della luce di m. 4; 12 di m. 5; 12 di m. 6 ed 1 di m. 7; n. 27 sottovia aventi le seguenti aperture: n. 12 di m. 4; n. 9 di m. 5; n. 4 di m. 6 e n. 2 di m. 7; n. 220 acquedotti e ponticelli, dei quali n. 5 di m. 4; n. 15 di m. 3; n. 63 di m. 2; n. 106 di m. 1 e n. 31 di m. 0.50.

Oltre delle predette opere occorreranno poi n. 3 gallerie dello sviluppo totale di m. 435.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposte n. 73 case cantoniere doppie e

n. 19 garette di guardia; e per mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia saranno da eseguire n. 23 passaggi a livello.

Lo studio della linea fu eseguito dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Roma a Solmona, la quale ha seguito nella compilazione del progetto le norme stabilite pel terzo tipo delle ferrovie complementari.

La pendenza massima adottata nell' altimetria è quella del 25 per mille, ed anche questa è limitata ad una lunghezza di m. 4,600. Il raggio minimo delle curve è di m. 300.

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Nuova domanda del comune di Mantignacco (Udine) perchè sia dichiarata di pubblica utilità la costruzione di un acquedotto.

Progetto dei lavori di prolungamento del canale diversivo del Sele, nella seconda sezione di bonifica del bacino del Sele (Salerno).

Atto di sottomissione della ditta Redaelli di Lecco per fornitura di 30 tonnellate di filo telegrafico.

Atti di collaudo della fornitura fatta dalla ditta Cerimedo, di meccanismi fissi per le stazioni della linea Carmagnola-Bra.

Progetto di lavori per riparazione di danni avvenuti alle opere della seconda vasca di colmata nella contrada fra il Volturno, l'Agnena e il mare.

Id. d'appalto di lavori di presidio sulla destra d'Adda, a difesa del Naviglio Martesana.

Id. d' appalto per urgenti lavori di difesa frontale dell'argine sinistro di Po nel tratto inferiore di Froldo Sticnta (Rovigo).

Ricorsi dei comuni di Orbetello, Magliano e Scanzano, contro il deliberato della Deputazione provinciale di Grosseto, che istituiva una tassa di pedaggio sul ponte Albegna lungo la strada Amiatense.

Progetto di appalto per una nuova sfociatura nell' argine sinistro del primo diversivo d'Ombrone.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto marzo 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 17 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4226.51							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di marzo . . . . . . m. l.	3715.31	3503.91	2671.82	3385.67	2518.99	435.82	1740.97
Idem. eseguita a tutto il mese di febbraio . . . . »	3582.86	3316.78	2469.55	3185.69	2333.63	357.42	1585.92
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di marzo . . . . . m. l.	162.78	187.13	202.27	199.98	215.36	78.40	155.05
Restano da perforarsi m. l. 480.87							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	512.—	592.—	445.50	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	720.45	380.85	352.85	336.85	348.85	216.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	1011.—	498.—	386.59	420.—	328.—	182.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve.	947.—	885.—	761.—	856.—	677.—	565.50	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in marzo . . . . . m. l.	3455.45	2496.35	2152.85	2345.35	1939.85	1494.85	—
Perforazione eseguita a tutto febbraio . . . . »	3149.85	2316.35	1922.25	2130.85	1731.15	1344.85	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di marzo . . . m. l.	305.60	180.—	230.60	214.50	208.70	150.—	—
Restano da perforarsi m. l. 4.832.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2 e 8 e Finestra della Pieve . . »	327.91	327.91	327.91	93.80	93.80	93.80	303.41
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in marzo m. l.	1065.06	1065.06	1065.06	830.95	830.95	830.95	1040.56
Perforazione eseguita a tutto febbraio . . . . »	1030.36	1030.36	1030.36	830.95	830.95	830.95	1027.16
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di marzo . . m. l.	34.70	34.70	34.70	—	—	—	13.40

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di marzo { 1° tronco . . . . L. 10,774,116.38
2° id. . . . . » 6,998,976.—

Totale L. 17,773,092.38

Importo dei lavori eseguiti a tutto febbraio { 1° tronco . . . . L. 9,929,179.58
2° id. . . . . » 6,445,894.— } » 16,375,073.58

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di marzo pei due tronchi . . . . L. 1,398,018.80

Giornate di operai impiegate nel mese di marzo { 1° tronco . . . . N. 113.095.—
2° id. . . . . » 67.627.—

Totale N. 180.722.—

Media giornaliera delle giornate di operai in marzo N. 5,829.74.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Passaggio alla provincia del primo tronco della strada nazionale da Giulianova a Teramo (Teramo).

Progetto per costruzione traversa nell'abitato di Accettura (Potenza).

Id. per urgenti lavori nel secondo tronco strada provinciale di terza serie Catanzaro-Chiaravalle (Catanzaro).

Id. per correzione tratto strada nazionale Flaminia alle salite di S. Pellegrino (Pesaro).

Id. per sistemazione tratto strada nazionale Genova-Piacenza presso Schiena di Asino (Genova).

Id. per rettifica tratto strada nazionale num. 39 Lucca-Revere nel tratto Zinebri (Massa).

Id. per amplimento e riordino della stazione di Pieve Monsummano lungo la linea Firenze-Massa (Ferrovie Alta Italia).

Id. per secondo binario con servizio merci e costruzione nuovo fabbricato viaggiatori alla stazione di Gambottola sulla linea Bologna-Ancona (Ferrovie Meridionali).

Domanda per dichiarazione di pubblica utilità per ampliamento via Santa Croce in Casoria (Napoli).

Id. per dichiarazione di pubblica utilità per costruzione di due piazze in Atripalda (Avellino).

Id. per dichiarazione di pubblica utilità per costruzione d'una fontana in Castelterrato, frazione del comune di Torre-Vecchia-Teatina (Chieti).

Convenzioni per la provvisoria deviazione delle condutture d' acqua e di gaz lungo il Ponte Rotto sul Tevere in Roma.

Progetto riordinamento argini del Montone dalla chiusa al ponte delle Tavelle, e dell' argine sinistro dei fiumi uniti da ivi al ponte ferroviario (Ravenna).

Id. per protrazione del torrente Foenna Salarco, e per modificazione del relativo recinto di colmata, in Valdichiana (Arezzo).

Id. per prolungamento di difesa frontale all'argine destro di Po, in golena Pigozzi, in comune di Felonica (Mantova).

Id. per costruzione d'un magazzino idraulico sulla destra di Po a Quingentole (Mantova).

Id. per sistemazione di banca al froldo Cabianca, sulla destra del Po di Goro, in comune di Mesola (Ferrara).

Id. per completamento di difesa frontale al froldo Bassone Crema sulla destra di Secchia, in comune di Quistello (Mantova).

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza dei 27 aprile 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Ricostruzione della stazione di Pontedera.
2. Costruzione di muretti a secco per chiusura del tratto di linea Alviano-Orte.
3. Sistemazione dei locali pel servizio doganale in un magazzino-merci della stazione di Napoli.
4. Convenzione col Municipio di Napoli per l' occupazione del tratto provvisorio della ferrovia fra la stazione omonima e il Porto.
5. Accordi per l'allacciamento della nuova ferrovia Attigliano-Viterbo a quella Orte-Chiusi, presso Attigliano.
6. Concessione di un binario industriale a Pontassieve.

Inoltre il predetto Consiglio aggiudicava alla Casa Henschel la fornitura di 6 locomotive a sterzo e deliberava l' acquisto di olio d' oliva, materiali per deviatoi, ruote per locomotive, una caldaia per macchina fissa, ghiaia e carboni in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Vallelunga (Sicilia). — Alle ore 10 antim. del 15 corr. maggio, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Caltanisetta, avrà contemporaneamente luogo la prima asta per l' appalto, in tre distinti lotti, della fornitura di materiali occorrenti per lo armamento di una parte del 3° tronco della linea di Vallelunga (ferrovie della Sicilia). — Lotto 1°: Rotaie d' acciaio Bessemer: tonn. 609,254, prezzo a base d' asta lire 124,897.07; cauzione provvisoria L. 6,000; definitiva il decimo dell' importo netto della fornitura. Consegna entro 2 mesi dalla data di aggiudicazione della fornitura, sulla banchina del porto di Napoli. — Lotto 2°: Compresse a cerniera, quintali 200,34, piastre d' appoggio per controgiunto quintali 29,65; prezzo a base d' asta L. 8,180.37; cauzione provvisoria L. 400, definitiva il decimo dell'importo netto della fornitura. Consegna come sopra, nella stazione di Taranto. — Lotto 3°: Chiavarde con rosette quintali 32,13, ramponi d' arresto quintali 16,00, ramponi comuni quintali 64.04; prezzo a base d' asta L. 4,071.93; cauzione provvisoria L. 200, definitiva il decimo dell'importo netto della fornitura. Consegna come sopra, nella stazione di Taranto per le chiavarde ed i ramponi d' arresto, nel porto di Messina per i ramponi comuni. I fatali scadono 8 giorni dopo quello della data dell' avviso di seguìto deliberamento.

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della stazione di Ascoli Piceno, da noi annunciato nel n. 17 del *Monitore,* venne il 1° corr. presso il Ministero dei lavori pubblici definitivamente aggiudicato al sig. Eugenio Lastrucci mediante il ribasso del 2.17 0[0 sul prezzo di L. 252,507.38.

— Lo stesso giorno e presso lo stesso Ministero venne pure definitivamente aggiudicato al sig. Valeriano Mengoni, mediante il ribasso del 6,03 0[0 su L. 262,783.62, lo appalto, da noi annunciato nel predetto n. 17 del *Monitore,* delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle chiusure, della fornitura e posizione in opera della massicciata per l' armamento, e della posa dell'armamento sul tronco tra l' estremo sud della stazione di Porto d' Ascoli e la stazione d' Ascoli-Piceno, della ferrovia Ascoli-S. Benedetto.

Ferrovie complementari Sarde. — I giornali che ci giungono dalla Sardegna, continuano unanimi nel constatare l' eccellente impressione che fece nell' isola, la notizia che una Società nazionale, capitanata dai signori comm. ing. Alfredo Cottrau ed ing. Vivanet, pensa di assumere la costruzione delle ferrovie complementari sarde.

Altre volte già il *Monitore* ebbe a segnalare la favorevole accoglienza fatta da locali Corpi amministrativi della Sardegna alle proposte della nuova Società.

Ed è con vero sentimento di compiacenza, e con lusinga pel nostro amore all' Italia che ora registriamo il solenne attestato di alta considerazione e di riconoscenza, tributato ai sullodati ingegneri dalla stampa sarda.

Nè crediamo di andare errati dicendo, che i lieti pronostici che ora si traggono per l'avvenire di quell'isola non saranno smentiti, se pure, come di cuore lo auguriamo, sarà dato alla nuova Società di vedere accolte le sue proposte, che fanno onore all' iniziativa dei suoi capi, e sono prova di vero e reale risorgimento della potenza industriale italiana.

Stazioni Cancello e Caserta. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato, come risulta dalle sue deliberazioni pubblicate nel n. 17 del *Monitore,* parere favorevole al progetto, studiato dall' Amministrazione delle strade ferrate Romane, d' accordo colla Società delle ferrovie Meridionali, per l' ampliamento delle stazioni di Cancello e di Caserta; pel raccordamento nella prima di queste stazioni della nuova linea Castellammare-Cancello, e pel riordinamento di binari e scambi in stazione di Maddaloni. Ecco pertanto al proposito maggiori dettagli:

La spesa preventivata per la esecuzione di tutte le preac-

cennate opere ammonta a L. 1,133,964, ripartite come segue:

a) raccordamento a Cancello della linea di Castellammare . . . . L. 115,700

b) ampliamento della stazione di Cancello » 611,965

c) riordinamento dei binari e scambi a Maddaloni . . . . » 13,060

d) ampliamanto della stazione di Caserta » 393,239

Ferrovia succursale dei Giovi. — Il 28 aprile u. s. l' impresa Cesaroni-Almagià, cui è affidata la costruzione del primo tronco di ferrovia della linea succursale da Rivarolo a Ronco, ha invitato tutte le Autorità di Genova e molte ragguardevoli persone alla cerimonia della posa della prima pietra per la fondazione dell' ultima fra le 9 pile, che formeranno il superbo viadotto del torrente Romairone, uno dei molti affluenti a destra della Polcevera. La festa fu solenne ed imponente. Tralasciando di riferire quanto essa ebbe di notevole riguardo ai ricevimenti degli invitati, diremo che il direttore tecnico governativo dei lavori, ing. Billia, lesse una diffusa, elegante e minuta esposizione dell'andamento dell'opera, ch' è una fra le importanti e degne d' osservazione per le enormi difficoltà che vi si incontrarono, per gli studi, i sudori, l' intelligenza e l' audacia con cui se ne raggiunse il successo. È per verità degni di sincero encomio sono la Direzione, l' impresa e gli assuntori tutti che cooperarono a questa ammirevole costruzione.

Il viadotto consta di due pile o spalle d' appoggio estreme, addossate alle opposte sponde del torrente, di nove arcate a metri 16.50 di luce, di guisa che l' intero viadotto riesce lungo poco meno di 180 o 190 metri.

Le immense difficoltà cui più sopra abbiamo alluso, derivarono dalla costituzione geologica dei sostrati su cui dovevansi alzar le pile, poichè, essendo tutti di formazione alluvionale, non presentarono solidità alcuna sino a grandi profondità, variabili da 13 a 20 metri. E precisamente sino a metri 20 fu giocoforza di scendere per quest' ultima delle nove pile, prima di trovar la dura pietra necessaria alla fondazione.

Aggiungasi — e fu questa la massima delle difficoltà — la filtrazione e l' espansione di copiosissime sorgenti di acque sotterranee, le quali, non solo impedivano gli scavi, l' apposizione dei sostegni e delle armature, ma cagionavano gravissimi e incessanti franamenti delle terre e perciò la costruzione delle fondamenta.

Ed è quì il punto nel quale si distinsero ed emersero il genio, l' esperienza, l' ardimento dell' ing. Billia e degli egregi che lo coadiuvarono, la fiducia e la tenacità della Impresa.

Un' idea luminosa, frutto di lunghi studii e di mature osservazioni, venne in mente al Billia, idea che male potrebbesi esporre in poche parole. Il ripiego in somma immaginato e coronato dal più splendido successo, consistette nel costrurre, a misura degli scavi, un pozzo elitico in muratura, della superficie di ben 153 metri quadrati, con questo di nuovo e singolare che la costruzione, anzichè dal basso in alto, procedeva dall' alto al basso, a zone diverse, che venivansi sottoponendo di mano in mano l'una all'altra, sino a che si giungesse a trovar il fondo della durezza necessaria. E questi pozzi, che, oltre all' aver agevolato e permesso gli scavi e le fondazioni, costituiscono un prezioso elemento di forza e preservazione futura delle pile, ebbero, come dicemmo, la profondità di 13 a 20 metri.

Cinque, sei, e perfin nove pompe centrifughe di massima potenza, giorno e notte in moto, aspiravano ed estraevano le acque senza posa defluenti in copia sorprendente. Tali, in breve, sono i lavori che si resero necessari all' erezione di questo superbo viadotto, che avrà due emuli degni di lui in quelli che trovansi pure in costruzione sui torrenti Trasta e Verde dello stesso tronco e affidati del pari al sig. Cesaroni.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Il 30 aprile u. s. nella sala della Deputazione provinciale di Roma si è riunita la assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Viterbo-Roma. Su 28 delegati, erano presenti 24. Il presidente, senatore Finali, ha presentato all' assemblea i nuovi studi redatti dall' ingegnere Salvini.

Dopo una discussione sul procedimento da seguire per ottenere l' iscrizione nei mille chilometri di quarta categoria stabiliti dalla nuova legge, ed alla quale hanno preso parte i delegati Baccarini, Tittoni, Zeppa e De Santi-Gentili, l' assemblea ha deliberato di rinunciare alla partecipazione dei prodotti dell' esercizio, per godere della riduzione del contributo, di cui all' art. 18 della legge sulle Convenzioni ferroviarie.

Ha deliberato inoltre di rinnovare immediatamente la domanda di costruzione della linea in base agli studi dell' ing. Salvini. La domanda venne presentata al ministro Genala il 3 corrente.

Si stabilì poi di riservare le questioni di modificazione del tracciato che potessero essere proposte. Però, avendo l' ing. Salvini proposto un doppio tracciato tra Bracciano e Capranica, l' assemblea stabilì di riunirsi nuovamente per scegliere tra i due proposti, ed intanto deferì l'esame della questione ad una Commissione, composta dei delegati Baccarini, Grispigni, Cruciani-Alibrandi, De-Santi Gentili, D' Antuni e Tempesti.

A proposta del delegato Traversini, fu espresso un voto di ringraziamento all' ing. Salvini.

Ferrovia Como-Camerlata. — L' *Araldo* scrive:

Le pioggie insistenti degli scorsi giorni hanno arrecato danni notevoli al tronco in costruzione Como-Camerlata, particolarmente all' argine di San Giuseppe, composto di materiale solubilissimo all' acqua.

Nonostante il tempo, il lavoro è stato continuato a intervalli, sul tronco. Intanto è giunto in posto e fu subito collocato il viadotto in ferro sulla ferrovia Milano-Chiasso. Il ponte sul Cosia si sta pure varando, per modo che ormai una linea non interrotta di binario giungerà dai molini superiori della Napoleona fino alla stazione succursale.

Qui procedono i lavori di sterro per fondazioni e quelli pel sottopassaggio in sifone della Roggia Molinara, che da San Martino si dirige ai molini del Roggione e del Gerbetto.

Tra la succursale e San Vitale i lavori sono iniziati, e si è incominciata anche la demolizione della casa prospicente la via di circonvallazione, dove deve succedere l' innesto della nuova linea ferroviaria colla tratta da conservarsi dell' attuale *tramway*.

Tramway di Milano. — Domenica, 26 aprile u. s. ebbe luogo in Milano l' assemblea annuale della Società degli *Omnibus*. Il direttore generale, consigliere delegato cav. Emilio Osculati, lesse una dettagliata relazione dalla quale risulta, che il servizio interno della città di Milano diede una media di L. 64,57 per giorno e per carrozza di *tramways*, mentre l' esercizio precedente (1883) diede lire 71.19, cioè una diminuzione di L. 6 62 per giorno e per carrozza; l' ammontare però degli introiti totali delle carrozze-*tramways* di città risultò di L. 1,902,028, cioè di L. 267,248 superiore a quello del 1883, e ciò provenne per l' aumentato numero di vetture in circolazione, pei prolungamenti fuori barriera e per la nuova linea di Porta Vittoria. I *tramways* di circonvallazione ebbero un reddito di L. 34.65 per giorno e per vettura, con lieve miglioramento di cent. 65 per giorno e per vettura in confronto al 1883.

La Società pagò al Municipio L. 200,086 quale contributo in ragione del 9 3|10 0|0 sull' incasso dei *tramways*, e L. 140,000 per tasse governative, provinciali ed altre, un totale quindi di L. 340,000 circa da detrarsi dall'utile dell' esercizio, che risultò essere di nette L. 425,130, cioè L. 170 di dividendo per ciascuna delle 2500 azioni, ed il piccolo saldo di L. 130 da passarsi al fondo di riserva.

Servizio ferroviario. — *Apertura di stazioni allo esercizio.* — Col 1° corrente venne aperta all' esercizio, limitatamente al trasporto dei viaggiatori, la fermata di Corconio, fra le stazioni di Gozzano e di Orta Miasino.

— Nel sovrindicato giorno venne pure aperta all' esercizio, limitatamente al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani, la stazione di Luni, fra le stazioni di Avenza e Sarzana sulla linea Genova-Pisa.

Trasporto di zolfanelli. — In seguito agli accordi pre-

fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane e dietro autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, la prescrizione d'imballaggio dei fiammiferi o zolfanelli contenuta nell'art. 16 del regolamento pel trasporto sulle strade ferrate italiane delle materie infiammabili ed esplodenti, a partire dal 1° corrente maggio venne sostituita dalla seguente:

« Gli zolfanelli o fiammiferi devono essere racchiusi in « iscatole, queste riunite in pacchi avviluppati in carta, i « pacchi a loro volta racchiusi in casse o botti di un cen- « timetro almeno di spessore ben connesse e ben chiuse ».

Il peso di ciascuna cassa o botte non deve eccedere i 250 Kg.

Servizio cumulativo Italo-Olandese. — Sulle strade ferrate dell'Alta Italia a cominciare dal 5 corrente maggio entrarono in vigore pel servizio diretto Italo-Olandese, via Gottardo, delle tariffe speciali provvisorie (n. 1-18) corrispondenti a quelle attualmente in vigore per il Belgio alle quali le presenti formano appendice.

Dalla Divisione Tariffe-Trasporti-Litigi, la tariffa di cui trattasi sarà fornita alle stazioni ammesse nel numero di copie necessario per uso d'ufficio e per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 cadaun esemplare.

Servizio cumulativo italo-francese. — Come già si è stabilito pei servizi internazionali colla Svizzera, Germania e Boemia, così anche per quello colla Francia ed a cominciare dal giorno 10 maggio corr., gli scali di S. Limbania (Genova), S. Benigno fuori recinto (Genova), S. Pier d'Arena 1ª e 2ª fermata, Savona Marittima e Venezia Marittima, vengono ammessi al servizio diretto italo-francese a P. V. La Divisione Tariffe-Trasporti e Litigi provvederà affinchè gli scali sopra nominati siano forniti delle tariffe in vigore in servizio italo francese P. V.

— A datare dal 1° corrente maggio le foglie d'arancio fresche per conserve e distillerie furono ammesse a fruire dei prezzi della tariffa speciale comune n. 140 G. V. § 1, nonchè della tariffa speciale interna P. L. M. n. 40 G. V. per assimilazione alle conserve alimentari.

Congresso e concorso provinciale di latterie in Udine. — Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha stabilito che, tanto pel viaggio degli invitati, espositori e giurati, quanto pel trasporto dei prodotti diretti al Congresso e concorso sovraccennati, sono da applicarsi, sia per l'andata, come per il ritorno, speciali tariffe ridotte, dal 5 al 20 maggio corrente.

Biglietti speciali per la Svizzera. — Allo scopo di agevolare ai viaggiatori, che dall'Italia si recano in Isvizzera, la visita del Lago dei Quattro Cantoni e la gita al Rigi per Viznau, a cominciare dal 1° maggio venne ripresa, da parte delle stazioni di Milano, Torino e Genova, la distribuzione, unitamente agli ordinari biglietti per Fluelen e Lucerna, dei sottoindicati biglietti a prezzo ridotto, valevoli pel viaggio in prima classe sui piroscafi della Società di navigazione del Lago dei Quattro Cantoni e sulla ferrovia del Rigi.

Fluelen-Viznau-Rigi Kulm-Viznau-Lucerna, L. 10.50.

Lucerna-Viznau-Rigi Kulm Viznau-Fluelen, L. 10.

La validità di tali biglietti, fissata in giorni tre, decorre dal giorno della loro presentazione agli agenti dei piroscafi a Fluelen od a Lucerna.

Tramway di Rimini. — In seguito a fallimento del proprietario, il 9 corrente maggio, alle 12 meridiane, dalla R. Pretura di Rimini si venderà all'asta pubblica il Tramway che dalla Piazza Cavour, di detta città, conduce allo Stabilimento Bagni; con tutto il materiale mobile annesso, fra cui nove vetture.

L'asta si aprirà sul prezzo di L. 33,785 90.

Per ulteriori schiarimenti rivolgersi al curatore signor Matteo Giomo, Rimini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avvocato consigliere dei comanditari della Società Favre, il sig. Rambert, ha diretto a costoro una circolare per informarli dello scioglimento dato dal Tribunale federale al processo del Gottardo, ne risulta che l'Impresa deve alla Compagnia un totale per avarie di fr. 6,878,275, da cui devesi dedurre ciò che la Compagnia deve all'Impresa, ossia fr. 3,333,837, ossia un saldo di fr. 3,544,436 dovuto alla Compagnia. La Compagnia dovrà restituire all'Impresa la totalità della cauzione; resta adunque una somma di fr. 2,955 568 alla Impresa. Questa somma servirà a pagare ai comanditari la totalità del loro cupone d'interesse ed il 25 o 28 per cento del capitale impegnato da loro.

Ferrovie belghe. — *Le Moniteur des intérêts matériels* pubblica, sulla questione dell'esercizio delle ferrovie del Belgio, un notevole articolo dell'insigne economista Giorgio De Laveleye. Le lusinghiere parole colle quali il noto autore suggerisce di seguire nella soluzione del problema, l'esempio dato recentemente dall'Italia, ci danno un'idea del modo favorevole con cui all'estero, e da persone competentissime, sono apprezzati i lunghi studi preparatori e di inchiesta e gli immensi lavori fatti dal nostro Governo e da tutte le insigni persone, che cooperarono a condurre in porto la nostra nuova legge ferroviaria. Non possiamo per ora riprodurre integralmente il citato articolo, ma vogliamo almeno far conoscere ai lettori le seguenti parole, colle quali il Laveleye, conchiudendo, consiglia i Belgi a non perder tempo e ad appigliarsi al sistema italiano:

« Il colpo d'occhio che noi abbiamo rivolto alla discussione del bilancio delle ferrovie, lascierà senza dubbio nel lettore l'impressione che noi abbiamo provato, che cioè tali discussioni sono pochissimo utili e che, se si vorrà seriamente un giorno ricercare quale sia il miglior sistema di organizzazione della rete nazionale, si dovrà necessariamente procedere come si è fatto in Italia. Forse allora si giungerà ad un risultato analogo a quello che or ora divenne definitivo per la legge promulgata a Roma. »

Ferrovie bulgare. — La *Gazzetta Ufficiale* bulgara pubblica un avviso di asta per la costruzione di una ferrovia, lunga 113 chilometri, tra Tsaribrod e Vacarel. Le offerte dovranno essere mandate tra il 22 ed il 26 di maggio, la cauzione richiesta in danaro è di 850,000 franchi.

Conferenze ferroviarie austro germaniche. — Leggiamo nella *Neue Freie Presse* del 18 corrente che ebbero luogo testè a Trieste conferenze tra i rappresentanti delle Amministrazioni delle ferrovie tedesche e quelli delle ferrovie austro-ungariche, allo scopo di regolare il movimento tra i porti di Trieste e di Fiume da una parte e i porti della Germania settentrionale dall'altra. Fu stabilito un pieno accordo per il movimento con Breslavia, Stettino, Berlino ed Amburgo. I rappresentanti delle ferrovie prussiane dello Stato visitando il porto di Trieste, si persuasero che esso corrisponde completamente a quanto si richiede, perchè serva di stazione di testa delle linee tedesche di navigazione a vapore.

Ferrovie americane. — All'attraversamento dei grandi corsi d'acqua americani, soggetti a grandi piene periodiche, si era già da tempo provveduto sia con ponti a travata girevole, di cui s'è fatta la maggior applicazione, sia con ponti a sollevamento verticale. — Un'altra soluzione che accenna a numerose applicazioni, consiste nello stabilire la via ferrata sopra un pontone mobile, il quale, fuori di funzione, vien disposto parallelamente alla sponda del fiume.

Su questo tipo venne fatto un primo impianto dall'ingegnere Campbell sul lago Champlain nel 1850, eseguendo per ciascuna delle rive da riunire (tra cui intercorreva la distanza di metri 1,600) due costruzioni a guisa di ponte d'approdo, appoggiate su palificazioni, con una lunghezza totale di metri 1,500 circa; l'intervallo fra i due ponti era occupato da un pontone mobile, che veniva riunito alle due costruzioni fisse con dei tavolati a cerniera che si ribassavano su quello; un tal mezzo di giunzione riusciva sufficiente, attese le lievi alterazioni di livello subite dal lago, e la lentezza del moto dell'acqua.

Una costruzione analoga, ma con dimensioni assai mag-

giori, viene annunziata dal *Bolletin* dell' *American Society of Civil Engineers* per collegare due rami della ferrovia *Cicago Milwankee Saint-Paul*, traversando il Mississipi.

La larghezza del fiume, nel punto da attraversarsi, è di 2218 metri, la corrente vi è rapida, e le variazioni di livello raggiungono i m 6.60; un'isola divide il fiume in due rami, l'uno di m. 456, l'altro di metri 608 di larghezza. Tali condizioni non permettevano più l'uso dei tavolati a cerniera di cui s'era servito Campbell. Fu invece trovato più acconcio al caso attuale il principio di adattare il piano della via ad ogni passaggio di treni, e di riunire in modo rigido i pontoni mobili ai ponti fissi. La prima operazione si compie coll'aiuto di un sistema di carrucole montate sopra un telaio comandato da verricelli idraulici.

Per compiere la seconda operazione le testate dei ponti fissi terminano con dei telai entro i quali s' impegna un pezzo di ferro fucinato, a guisa di àncora, fissato a ciascuna estremità del pontone mobile; il tavolato di questo termina ai due lati con delle travi armate che si posano sulle testate dei ponti fissi, stabilendo così una base solida per la giunzione colla via permanente. Prima del passaggio del treno si stabilisce il piano della via ad un livello alquanto superiore a quello della strada fissa, poi si impegnano le àncore nei telai; al passaggio del treno il pontone subisce un lieve abbassamento che riesce appena sensibile ai viaggiatori Passato il treno, si riconduce il pontone in posizione parallela alla sponda, perchè sia resa la libertà alla navigazione; ed a questo ufficio serve una macchina a vapore posta sullo stesso pontone, la quale fa ravvolgere sopra un tamburo una catena fissata alla sponda del fiume; la manovra dura circa tre minuti.

Il costo dell'impianto di questi pontoni si calcola a circa un sesto di quello dei ponti girevoli, e le spese di esercizio sono prossimamente pari. (Dalla *Natura*).

Notizie Diverse

Esposizione mondiale di Anversa. — Il 2 corr. si aprì solennemente l' Esposizione mondiale di Anversa, e perciò togliamo dalla viennese *Deutsche Zeitung* del 28 aprile quanto si scrive in proposito da colà:

I viali principali colle loro decorazioni eseguite in differente stile offrono una vista magnifica.

La galleria delle macchine occupa circa venti mila metri quadrati, e vi regna giorno e notte un'attività febbrile.

Nei giardini che, in causa degli edifici che vengono continuamente ingranditi, sono divenuti quasi troppo ristretti, sembra che un negromante faccia sorgere dalla terra padiglioni, ristoratori, caffè ecc.

Il Re Leopoldo ha appunto ora concesso il suo patronato al congresso internazionale di piante ed orticoltura che fu organizzato dal *Cercle Floral d' Anvers* colla cooperazione della *Societé Royale de botanique de Belgique*.

Fra gli altri oggetti interessanti, il congresso tratterà anche della flora del Congo e dei tentativi di coltura ed acclimatazione che furono intrapresi nel nuovo stato africano.

Per l'esposizione internazionale di belle arti fu costruito un edificio, che occupa una superficie di dieci mila metri quadrati.

La sua disposizione interna è la stessa come nelle gallerie per le industrie, l'edificio cioè è ripartito in spaziosi quadrati rettangolari.

I telefoni in America ed in Germania. — I telefoni in Germania, in causa del riscatto da parte dello Stato, servono a poco a poco a completare la rete dei telegrafi poichè, per quei luoghi in cui non tornerebbe conto l'impiantare e mantenere uffici telegrafici, essi costituiscono una specie di servizio sussidiario.

In America poi fanno sorprendenti progressi, Da un rapporto recentemente pubblicato si rileva che, agli Stati Uniti d'America, funzionano 986 stazioni telefoniche centrali con mezzo milione di apparati telefonici e quasi 143 mila chilometri di filo.

Tuttavia l'abbonamento a Nuova York è molto più caro che in Germania, cioè 880 marchi (L. 1,100) rispettivamente 700 marchi (L. 875) a seconda dell' importanza del movimento.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana fu nullo, in generale, il mercato dei valori ferroviarii; e non ebbero qualche indicazione nei listini che le Azioni della Società delle Meridionali al prezzo di 663 a principio, poi cadute a 620, risalirono per ultimo a 655. Le obbligazioni relative si aggirarono sul 300 al 299; i Boni sul 553.

CONVOCAZIONI

Società anonima generale italiana di telefoni ed applicazioni elettriche. — Assemblea generale ordinaria per un'ora pomeridiana del giorno 9 maggio 1885 in Roma, presso la sede sociale in via in Lucina, n. 24, per resoconto del Consiglio sulle convenzioni fatte con la Società meridionale di Telefoni e di Elettricità; resoconto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1884, e presentazione del bilancio; resoconto dei sindaci sull'esercizio e bilancio del 1884; nomina degli amministratori uscenti di carica e mancanti; nomina dei sindaci effettivi e supplenti, e loro attribuzioni; comunicazioni diverse.

Guidovie della Brianza. — Assemblea generale dei sottoscrittori per le guidovie della Brianza il 10 corrente maggio, alle ore 2 pom. nella sala delle adunanze della Camera di commercio di Lecco, per approvazione del verbale riguardante l' assemblea 26 maggio 1884, relazione della Commissione; lettura ed approvazione del progetto di statuto e deliberazioni relative all'impianto della Società.

Società delle Ferriere italiane - Roma. — L'assemblea ordinaria degli azionisti della Società delle Ferriere Italiane, convocata pel 30 aprile u. s., non essendo riuscita valida per mancanza del numero legale, essa è rimandata al giorno 15 maggio corr., a ore 2 1/2 pom. presso la sede della Società, negli uffici della Banca Generale, via del Plebiscito, n. 112, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci sul bilancio 1884 e relative deliberazioni; fissazione delle medaglie di presenza per i consiglieri di amministrazione a forma dell'articolo 22 dello statuto; fissazione del compenso dovuto ai sindaci del bilancio 1884 a forma dell'articolo 42 dello statuto; nomina dei consiglieri d' amministrazione in sostituzione di quelli uscenti d' ufficio nel 1885; nomina di tre sindaci e due supplenti.

Società anonima della ferrovia Santhià-Biella. — Assemblea ordinaria degli azionisti il 21 corrente maggio, nel palazzo della Camera di commercio di Torino, ad un'ora pomeridiana, per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; conto esercizio e bilancio 1884 e relativo dividendo; nomina di due amministratori; nomina di tre sindaci e due supplenti; estrazione di n, 37 azioni da ammortizzare.

Banca Nazionale nel Regno d' Italia. — Adunanza generale degli azionisti per la sede in Napoli il 25 maggio, ad un' ora pom., nei locali della Banca, palazzo Maddaloni, per elezione dei membri del Consiglio di reggenza della precitata sede, per la rinnovazione del terzo dei reggenti e dei censori uscente d' ufficio e per la surrogazione di quelli che per qualunque altra causa avessero cessato dalle loro funzioni presso il Consiglio medesimo.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Assemblea generale degli azionisti il 31 maggio, alle ore 12 merid., nella sede della Società in Padova, via Eremitani, n. 3306, per relazione del Consiglio d' amministrazione sulla gestione 1884; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio e del dividendo pell' anno 1884; nomina di otto consiglieri d' amministrazione uscenti per anzianità; nomina di tre sindaci effettivi e di due supplenti; relazione

del Consiglio d'amministrazione sulla riforma statutaria deliberata nell'assemblea 7 dicembre 1881, rogiti Rasi, ed accertamento del capitale sociale in lire 16,000,000 per le 80,000 azioni in corso e di 1,200,000 per le 20 azioni da emettere, giusta l'articolo 36 dello statuto approvato nell'assemblea medesima.

VERSAMENTI

Banca Agricola Industriale Arborense - Oristano. — Il Consiglio d'amministrazione di questa Banca in seduta delli 12 aprile u. s. deliberava la chiamata dell'8.o decimo sulle azioni della stessa Banca, pagabile nell'intervallo di un mese, dalla data del 27 aprile.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Cosenza (9 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta). — Vendita delle piante da taglio della Grancia di Paola di proprietà del Collegio Italo-Greco. L'asta sarà aperta sul prezzo, soggetto ad aumento, di lire 42,936.71. Cauzione provv. lire 5,000; def. L. 12,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Tagliacozzo (9 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di condottura dell'acqua potabile in questa città, aggiudicato provvisoriamente per la somma di lire 41,861.44, in seguito all'ottenuto ribasso dell'8 per cento sulla somma di base d'asta in L. 45,501.56. (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma (9 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto della manutenzione della strada consorziale Setina dall' Appia presso Foro Appio alla Marittima sotto Piperno, per sei anni, dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1890. Canone annuo ridotto a L. 3,251.85. Cauzione provvisoria L. 500.

Genio militare — Direzione Territoriale di Bari (9 maggio, ore 10 antim., fat.) — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione dell' ex-convento Santa Maria in Potenza, per il comando di un reggimento di fanteria, magazzini, laboratorii, stato maggiore e deposito, provvisoriamente deliberato per L. 44,685. Dep. L. 5,400.

Id. (11 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta) — Appalto dei lavori per la costruzione di una nuova caserma per un battaglione di fanteria e servizi acccessori presso l' ex-convento Santa Maria in Potenza, per l'ammontare complessivo di lire 320,000. Deposito L. 32,000. I fatali scadono alle 10 ant. del 28 maggio.

Direzione degli armamenti del primo Dipartimento marittimo - Spezia (11 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto della provvista alla R. Marina di tessuti diversi, per la somma ridotta a L. 47,242.73. Dep. L 5,800.

Direzione del Genio militare di Torino (11 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori pel prolungamento di tettoie al Poligono ferrovieri, ascendenti a L. 8,500, da eseguirsi nel periodo di giorni sessanta, provvisoriamente deliberato mediante il ribasso di L. 4 per cento. Deposito L. 850.

Id. (12 maggio, ore 3 pom. - 1.a asta) — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili militari al Moncenisio dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1888 per la complessiva somma di L. 15.000. Deposito L. 1,500. I fatali scadono al mezzodì del giorno 28 maggio 1885.

Amministrazione provinciale dell'Umbria in Perugia (12 maggio, ore 12 mer., fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada sellanese, da Paraonde a Raseiglia, provvisoriamente aggiudicato per L. 91,419.02 (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Comune d'Iglesias, prov. di Cagliari (12 maggio, ore 11 ant., fat.) — Costruzione della condotta d' acqua per questa città, provvisoriamente aggiudicata per il prezzo ridotto di L. 350,181.81 in seguito all'offerto ribasso del 15.05 0[0. (Vedi n. 15 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma (13 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto della manutenzione della strada consorziale Ninfina dalla provinciale Appia all' Abbazia di Valvisciola, per anni sei e mesi nove dal 1.o aprile 1885 al 31 dicembre 1891, provvisoriamente aggiudicato per l'annuo canone di L. 2,391.71. Cauz. provv. L. 450.

Comune di Rieti (14 maggio, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto dei lavori occorrenti per la fognatura nella via del Corso, sulla prevista somma di L. 15,184.02. Cauz. provv. lire 700; def. L. 1,500. I fat. scadono a mezzogiorno del 31 maggio.

Prefettura di Cosenza (15 maggio, ore 11 antim. 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada comunale obbligatoria di Corzeto, già ex-militare, il cui importare, secondo il progetto, ascende a L. 78,140.53, complessivamente pei lavori tanto a corpo che a misura. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 7,810. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Roma (16 maggio, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco di strada comunale obbligatoria da Oriolo Romano al confine di Veiano. Prezzo ridotto a L. 12,220.05. Cauz. provv. L. 600; def. L. 1,300.

Direzione del Genio militare di Torino, Sezione di Novara, via S. Nicola, n. 6 (18 maggio, ore 2 pom. def.) — Appalto dei lavori di formazione di una nuova Piazza d' Armi colla relativa strada d'accesso presso Novara, pel prezzo ridotto a lire 35,371.35. Dep. L. 4,500.

Direzione delle costruzioni navali del terzo dipartimento marittimo - Venezia (18 maggio, ore 12 merid., 1.a asta). — Incanto per la provvista di n. 4 caldaie marine tubolari a tre forni con relativi accessorii, per la R. nave *Agostino Barbarigo*, per la somma complessiva di L. 115,920, da consegnarsi nel R. Arsenale di Venezia nei termini di tempo ed alle condizioni stabilite dal relativo capitolato d' appalto. Dep. L. 12,000. I fatali scadono a mezzodì dell'8 giugno.

Città di Torino (18 maggio, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di: 1.° tombinature con posa di bocchette e chiusini in ferro fuso nelle vie Saluzzo, Corso Vittorio Emanuele II, vie Cottolengo, Santa Chiara e vicolo delle Coscie sul Corso Lungo Po; 2.° di canaletti minori per lo scarico delle acque delle cunette e delle grondaie delle case latistanti; 3.° opere murali per la costruzione di nuove trombe di scarico e di rialzo di quelle già esistenti, con posa di bocchette e chiusini in ferro fuso; 4.° opere di coordinamento dei nuovi coi vecchi canali e ristabilimento del suolo pubblico. — Prezzo L. 17,000. Deposito lire 1,700. I fatali scadono alle 11 ant. del 3 giugno.

Direzione del Genio militare di Firenze (18 maggio, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di adattamento dei locali a quartiere per fanteria, costruzione di una casermetta per le compagnie, di una scuderia, d'una latrina diurna e di una tettoia per carri, e sistemazione dell' orto annesso nell' ex convento delle Salesiane, adattamento di locali e costruzione di una casermetta per due compagnie nella caserma di fanteria della SS. Annunziata in Pistoia, per la somma ridotta a lire 227,871.27. Deposito L. 30,000.

Ministero dei lavori pubblici (20 maggio, ore 10 antim., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo dei canali secondari della Laguna Veneta, durante il sessennio dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1891, per la presunta complessiva somma, soggetta a ribasso d' asta, di lire 756,000. Cauzione provv. L. 30,000; def. L. 76,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici (20 maggio, ore 10 antim., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quinquennale delle opere di bonificazione eseguite e da eseguirsi tanto nella parte orientale che in quella occidentale del lago Salpi, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 48,691.83. Cauz. provv. L. 3,200; e mezza annata del canone d' appalto depurato del ribasso la definitiva. Fatali a giorni 15.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo in Napoli (22 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina nei 3 Dipartimenti durante l'anno 1885 e 1.o semestre 1886 di tubi metallici, provvisoriamente aggiudicato per L. 116,628.46. Dep. L. 12,400.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di una grande tettoia metallica per la stazione di Sassari.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima Sedente in Firenze

CAPITALE 200 milioni interamente versato

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione nell' adunanza del 23 corr., a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali, è convocata pel giorno 28 Maggio prossimo, a mezzodì, in Firenze nel locale della Borsa Via dei Saponai N. 3 e Lungarno della Borsa, l' Assemblea generale degli Azionisti col seguente

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio di Amministrazione,
Bilancio consuntivo del 1884, preventivo del 1885 e deliberazioni relative,
Deliberazioni intorno alle modificazioni introdotte dal Parlamento alla Convenzione del 23 Aprile 1884, ed Atto addizionale del 31 Ottobre 1884, e nel relativo Capitolato ed allegati,
Nomina di consiglieri d' amministrazione,
Nomina dei sindaci e dei supplenti,

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dall'11 a tutto il 16 maggio prossimo.

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Ital.;
» **Napoli,** alla Cassa della Direzione dei Lavori
» **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano,** presso il signor Giulio Belinzaghi ed alla Banca di Credito Italiano;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona.** presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Ind.le e Comm le ed alla Banca di Sconto di Parigi;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Le modalità per l' esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno. del 27 corrente n. 98, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

Firenze, li 28 Aprile 1885.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **67,900** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,216,800** »
GHISA vecchia da rifondere . . . » **696,100** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **11,000** »
BRONZO ottone, rame, piombo e zinco da rifondere, lamiera di ferro in sorte. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre , se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Maggio 1885.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 16 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti , a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Aprile 1885.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per fornitura d' Olio d' Oliva

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di chilogrammi 180,000 *Olio d' Oliva* di cui:

Chilogrammi 100,000 pel Magazzino di FIRENZE
» 80,000 » ROMA

da consegnarsi entro sei mesi dalla data dell' aggiudicazione, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 16 Agosto 1884, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana, N. 7), e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Pisa*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 13 Maggio corrente. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per fornitura d' Olio d' Oliva.

L' apertura delle offerte sarà fatta il giorno 15 successivo alle ore 2 pom., dal Comitato di Sorveglianza dell' Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti, e ciò senz' obbligo di dichiararne il motivo. Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato, nè di quelle che pervenissero in ritardo, fosse pure a causa del servizio postale.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa Centrale dell' Amministrazione in Firenze o nelle sotto Casse di Roma e Napoli un deposito di L. 250 per ogni 10,000 chilog. di d' Olio pei quali intende concorrere.

Tale deposito dovrà esser fatto in contanti, od in titoli del Consolidato italiano valutati al prezzo di Borsa, od in fedi di Credito del Banco di Napoli girate a favore del Cassiere Capo delle Strade Ferrate Romane. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente, od un suo delegato, potrà assistere alla apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell' Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedir l' Olio a forma dell' art. 3.o del Capitolato.

Firenze, 1 Maggio 1885. LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.* Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie,* ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia,* la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Alle Officine Meccaniche
DA VENDERE

10 Tonnellate ferro battuto in **verghe.**
10 id. id. per **asse.**
10 id. lamiere a dimensioni diverse.

Occasione eccezionale di buon prezzo.

Informazioni presso **Roland Remy** — TORINO, via Assietta, 27.

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

Bergamo
Busalla
Cagliari
Cercina (Firenze)

Messina
Palermo
Roma
Salerno

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

COURTIAL E COMP.ia

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris:

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix. 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII   Mercoledì 13 Maggio 1885.   Num. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LA NUOVA LEGGE FERROVIARIA

Riproduciamo, come abbiamo promesso nel precedente numero e quali si trovano allegate alla legge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 27 aprile u. s., le modificazioni introdotte dalla Camera al progetto delle Convenzioni ferroviarie.

RETE MEDITERRANEA.

A. — *All'articolo* 16 *del contratto è sostituito il seguente:*

Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge, e quelle dell'allegato *E* se non per decreto Reale.

Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E*, quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenti la opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale.

Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato.

B. — *Agli articoli* 21, 39, 44, 83, 84, 85, 103, 106 *del capitolato sono sostituiti i seguenti:*

Art. 21. Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

Le condizioni s'intendono pari quando il prezzo del materiale nazionale non eccede l'offerta dell'industria estera aumentata del cinque per cento dell'offerta stessa e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Il Governo, quando gli sia dimostrato che il prezzo del materiale nazionale, in seguito a regolare licitazione, superi il limite sovraindicato, autorizzerà, nelle forme che saranno determinate dal regolamento, la fornitura all'estero.

Nessun contratto stipulato dal concessionario, per provviste del predetto materiale all'estero, sarà valido per gli effetti della imputazione del pagamento sui fondi di riserva, sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e sui fondi delle nuove costruzioni, se il Governo non avrà constatato lo adempimento delle condizioni prescritte nel presente articolo.

Art. 39. Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffe e condizioni di trasporto che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Il concessionario potrà inoltre proporre l'esperimento di nuove tariffe locali, di ritorno, di transito, di concorrenza. L'istituzione di queste nuove tariffe e la data della loro attuazione dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto ad alcuno speciale compenso al concessionario; dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore, purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

Tutte le modificazioni di tariffe e tutte le nuove tariffe divenute definitive non potranno essere variate o soppresse senza il consenso del Governo.

Il concessionario potrà infine, dandone preavviso all'Ispettorato governativo, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasione di feste, fiere e mercati.

Art. 44. È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso.

La sistemazione dei conti tra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colle nuove tariffe ribassate e di quelli che per gli stessi trasporti si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o il maggior prodotto che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditato al concessionario, e, per gli effetti della compartecipazione, di cui agli articoli 22 del contratto e 73 del capitolato, sarà computato in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali, valutati in ragione del 3 1/2 per 100 all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario, o per mezzo del Collegio arbitrale di cui all'art. 106, qual parte dell'eccedenza siasi conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

Qualunque variazione di tariffa che venga concordata fra il Governo ed il concessionario non darà luogo a compensi a favore di quest'ultimo.

Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi della facoltà di cui nel primo comma, ordinasse l'applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa concordata.

Art. 83. Quando si affidi la costruzione a prezzo fatto, il concessionario potrà dare in sub-accollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata o a trattative private. Esso giudicherà dell'ammissione dei concorrenti all'appalto in base ai loro titoli d'idoneità, esperienza e moralità.

Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa saranno, pei relativi contratti, osservate le norme stabilite negli articoli 11 e 16 della legge che approva il presente capitolato.

Art. 84. Il concessionario potrà sempre proporre varianti ai progetti già approvati, le quali dovranno essere sottoposte all'approvazione del Governo, importino esse o no variazioni nei lavori a prezzo fatto. Questo avrà anche la facoltà di modificare di propria iniziativa i progetti già approvati. In entrambi i casi saranno concordate fra Governo e concessionario le variazioni da portarsi al prezzo dell'accollo.

Nulla è derogato al disposto degli articoli 343, 344 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

Art. 85. Quando i lavori siano concessi a prezzo fatto, i certificati di pagamento dell'opera appaltata saranno compilati mensilmente dall'ingegnere direttore dei lavori, e dal concessionario trasmessi in doppio all'ispettorato governativo, il quale, ove non abbia eccezioni, li rimetterà pel relativo pagamento al Ministero dei lavori pubblici, dandone avviso al concessionario.

Nel caso invece in cui dall'ispettorato governativo si proponessero modificazioni o rettifiche, i certificati saranno da esso restituiti al concessionario con le sue osservazioni.

Art. 103. Il Governo consegnerà l'elenco di tutto il personale in attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni ferroviarie e negli opifici ceduti, in esercizio il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

Il concessionario accetterà in servizio il personale, che verrà dalla Commissione di ripartizione, di cui all'art. 8 del contratto, assegnato alla sua rete, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni d'organico, che saranno da esso stabilite, avuto riguardo alla natura ed importanza delle funzioni esercitate e, a parità di merito, all'anzianità che ciascuno ha nell'ultimo suo grado.

Se i nuovi ordinamenti portassero per alcuno degli impiegati una riduzione di stipendio, sarà conservata agli impiegati medesimi, oltre il nuovo stipendio, la differenza a titolo di assegno personale, che rimarrà sottoposto alla ritenuta per la Cassa pensioni.

Il primo ruolo organico, applicato al personale esistente, dovrà, prima della sua attuazione, essere comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se il ruolo medesimo è compilato in conformità alle prescrizioni del presente capitolato.

Il concessionario, con un regolamento che sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso sieno rispettati i patti del presente capitolato, determinerà le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati.

Art. 106. Le controversie che insorgessero fra lo Stato e il concessionario per l'interpretazione e l'esecuzione del contratto e del presente capitolato e dei relativi allegati saranno deferite al giudizio di un collegio arbitrale composto di cinque arbitri.

Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori.

I ricorsi in Appello e in Cassazione, nonchè quelli di rivocazione e nullità contro le sentenze arbitrali, saranno deferiti rispettivamente ai Tribunali, alla Corte d'Appello e alla Corte di Cassazione di Roma.

Il Governo ed il concessionario nomineranno due arbitri effettivi ed uno supplente per ciascuno.

I nominati eleggeranno il quinto arbitro ed un supplente; qualora non si trovassero d'accordo nella nomina, la Corte di Cassazione di Roma, a sezioni riunite, nominerà il quinto arbitro effettivo ed un supplente, scegliendoli fra i consiglieri di cassazione. Il quinto arbitro avrà la presidenza del collegio arbitrale.

Gli arbitri dureranno in funzione tre anni, e potranno essere riconfermati.

Però conserveranno la giurisdizione per le controversie loro già deferite, a condizione che vengano decise non oltre 180 giorni dallo spirare del triennio.

La nomina degli arbitri, che per qualunque causa mancassero per completare il Collegio arbitrale, spetterà alle stesse parti o alla Corte di Cassazione, a sezioni riunite, a seconda dei casi.

Il Collegio arbitrale avrà sede in Roma.

Le controversie saranno portate alla cognizione degli arbitri con domanda di una delle parti da notificarsi contemporaneamente all'altra.

Allo stesso Collegio degli arbitri si ricorrerà in tutti i casi previsti dall'art. 473 del Codice di procedura civile.

In tutto quanto non sia derogato col presente articolo, saranno applicabili le disposizioni del Codice di procedura civile sul compromesso.

Nell'allegato A alla dizione:
Linea Cuneo-Nizza,
È sostituita la seguente:
Linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

C. — *Agli articoli* 2, 7, 10, 25, 55, 58, 63, 68, 69, 92, 95, 98, 109, 146 *dell'allegato D sono sostituiti i seguenti:*

Art. 2. *Obblighi dell'Amministrazione.* — L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee, ed in base alle tariffe e condizioni in vigore, i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, sempreché: vi possa provvedere coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili; non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore.

L'Amministrazione risponde dei danni conseguenti dall'inadempimento di questi suoi obblighi.

Art. 7. *Orari di servizio. — Avvisi* — L'orario per la distribuzione dei biglietti, per la spedizione e riconsegna dei bagagli e dei cani è regolato su quello dei convogli. L'orario per il ricevimento e per la riconsegna delle spedizioni a grande o a piccola volocità è regolato per ciascuna stazione secondo la sua importanza, la quale sarà determinata con l'approvazione del Governo.

Nei giorni festivi riconosciuti dallo Stato, giusta il decreto Reale n. 5342 del 17 ottobre 1869 e la legge n. 1968 (serie 2ª) del 28 giugno 1874, gli uffici delle merci a piccola velocità si chiudono a mezzogiorno.

L'Amministrazione è in obbligo di pubblicare e tenere esposti nelle stazioni gli orarii, le tariffe, i manifesti e i regolamenti che interessano il pubblico.

Art. 10. *Sopratasse in caso di abusi.* — Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'Amministrazione di quanto le è dovuto; ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto o di parte del prezzo di trasporto; ogni falsa dichiarazione di qualità, quantità o peso delle merci o del bestiame, ovvero del valore quanto al numerario, ai titoli pubblici ed oggetti preziosi; ogni fatto tendente ad ottenere una indebita applicazione di tariffa speciale o ridotta; ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose dirette a persone diverse, dà facoltà all'Amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre all'importo dovutole o al complemento del medesimo, il triplo della somma che si fosse tentato di non pagare, a meno che si tratti di casi pei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse, e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore.

Art. 25. *Biglietti di andata-ritorno* — Fra stazioni da determinarsi di volta in volta, l'Amministrazione dovrà instituire, almeno nel raggio di centocinquanta chilometri, biglietti valevoli per corse di *andata-ritorno*.

La riduzione per i biglietti di andata-ritorno sarà dal 20 fino al 35 per cento sui prezzi fissati dall'art. 13 a seconda delle distanze e della maggiore o minore validità.

Qualora tali biglietti valessero promiscuamente per convogli diretti ed omnibus, il loro prezzo sarà stabilito sopra quello medio di dette categorie di convogli.

Quando per istraordinaria affluenza, occasionata da feste, fiere, mercati ecc., non vi siano posti disponibili della classe del biglietto e non vi sia modo o tempo di aggiungere vetture, i viaggiatori con biglietto di andata-ritorno devono prender posto in classe inferiore senza diritto a rimborso alcuno.

È proibita la cessione in qualsiasi modo del biglietto che serve pel ritorno; il trasferimento del medesimo ne produce la nullità e dà luogo all'applicazione delle pene stabilite dalle disposizioni vigenti a tale riguardo.

L'Amministrazione notificherà le norme riguardanti la distribuzione, la durata della validità di tali biglietti e tutte le altre condizioni e discipline alle quali ne sarà vincolato l'uso; il semplice acquisto di tali biglietti importa la piena accettazione delle condizioni e discipline relative.

I biglietti di andata-ritorno fra determinate località sono revocabili, coll'autorizzazione del Governo, quando si verifichi diminuzione di prodotto netto.

Art. 55. *Basi delle tariffe generali.* — Le basi delle tariffe generali pel trasporto a grande velocità delle merci, bozzoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, e le condizioni relative sono le seguenti:

Messaggerie e merci, oggetti d'arte (*) e di collezione, merletti e pizzi.

Lire 0,40 per tonnellata e per chilometro.
Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di lire 0,60.

Condizioni — *a*) I pacchi contenenti seterie debbono essere ricoperti di tela cerata, legati con una cordicella e suggellati convenientemente; ogni pacco deve essere inoltre collocato fra due assicelle della stessa sua dimensione, legate con una corda più grossa, le cui estremità debbono essere fermate con suggello all'esterno di una delle assicelle. Per le casse è obbligatoria l'ammagliatura con corda; inoltre sulle connessioni delle casse e alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro, debbono essere apposti dallo speditore i suggelli in ceralacca;

b) Per la seta nera in cordoni sono da osservarsi le speciali condizioni contenute nelle tariffe e condizioni di trasporto delle merci infiammabili ed esplodenti;

c) Gli oggetti d'arte debbono essere collocati in casse o gabbie, in modo da impedire ogni scuotimento interno. Per le spedizioni all'estero sono da osservarsi inoltre le disposizioni speciali del Governo;

d) I merletti ed i pizzi si ammettono al trasporto soltanto in casse od involti in tela greggia o cerata; ogni collo deve essere ammagliato e portare i suggelli in ceralacca sulle connessioni alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro;

e) La corda o lo spago che serve ad avvolgere le balle, i pacchi o le casse deve essere di un solo pezzo, ossia senza aggiuntature e di grossezza proporzionata al peso dei colli.

Nei suggelli sono vietate le impronte generiche o delle monete.

BOZZOLI.

Lire 0,50 per tonnellata e per chilometro, col diritto fisso per carico, scarico e spesa di stazione di L. 2 per tonn.

Se il trasporto deve percorrere linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso, si applica quello supplementare di L. 0,30 per tonnellata o per ciascuna Amministrazione intermedia.

Il *prezzo minimo* di ogni spedizione è di L. 0,60.

AVVERTENZA. — Ai bozzoli lavati e spogli della seta, ai bozzoli doppi o doppioni di scarto e a quelli sfarfallati in balle compresse in ragione di 150 chilogrammi per metro cubo, si applica la tariffa generale stabilita per le messaggerie e per le merci.

NUMERARIO, CARTE-VALORI ED OGGETTI PREZIOSI.

Lire 0,0015 per chilometro e per 500 lire indivisibili.
Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di L. 0.60.
Se il peso del numerario, carte valori ed oggetti preziosi eccede tre chilogrammi per ogni cinquecento lire indivisibili di valore dichiarato, oltre ai prezzi suddetti, è dovuto, per la eccedenza, quello sul peso in base alla tariffa generale per le messaggerie e merci.

AVVERTENZE. — *a*) Sono soggetti a questa tariffa l'*oro*, l'*argento* in verghe, coniati od altrimenti lavorati — il *placcato d'oro e d'argento* — il *platino*, i *gioielli*, le *perle* e le *pietre preziose* — i *coralli lavorati* — la *lava*, i *mosaici* e gli *orologi da tasca* montati in oro od argento — i *biglietti di banca*, i *titoli pubblici*, la *carta bollata*, le *cartoline postali*, le *marche da bollo*, i *francobolli* ed altre simili *carte-valori*.

b) Il *numerario*, le *carte valori* e gli *oggetti preziosi* non possono essere consegnati colla denominazione di merci.

Condizioni — *a*) Il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi debbono essere riposti e chiusi in tasche, sacchi, scatole, pacchi, pieghi, casse o barili;

b) I sacchi e le tasche devono essere cuciti internamente ed in perfetta condizione, vale a dire nè sdruciti, nè rattoppati. La bocca dei sacchi o delle tasche sarà chiusa col mezzo di corda o cordicella di un solo pezzo senza aggiuntature, il nodo addoppiato, della quale sia coperto da un suggello a ceralacca e le estremità siano soprapposte e fissate ad un cartellino con altro suggello

(*) *Si considerano oggetti d'arte* le pitture, le sculture in generale, i mosaici, le statue, i bronzi artistici e simili. — Pei mosaici montati in oro od in argento si applica la tariffa del numerario e degli oggetti preziosi.

uguale. Le due estremità della corda o cordicella possono anche essere riunite presso il nodo col mezzo di piombi;

c) Le scatole, casse o barili devono essere inchiodati o cerchiati solidamente e non presentare alcuna traccia di fessura o rottura, ancorchè riparata;

d) Le scatole o casse devono essere fortemente legate da una corda in un solo pezzo, con suggelli a ceralacca alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro o con piombi in numero sufficiente da garantirne la inviolabilità;

e) Ai barili dovrà essere applicata una cordicella in croce, assicurata alle due estremità col mezzo di suggelli a ceralacca o di piombi;

f) I pacchi o pieghi contenenti carte-valori devono essere formati di tela greggia od imbiancata di un solo pezzo, chiusi con almeno cinque suggelli.

Non si accettano pacchi, tasche o pieghi formati di carta o di carta tela, od involti in tela lucida, in tela cerata od in altra tela in genere, che non presenti ai suggelli a ceralacca un'adesione tale da rendere impossibile il rimuoverli senza lasciare traccie visibili;

g) Gli indirizzi devono essere esclusivamente scritti sull'involucro stesso del piego o del collo, ovvero sulla parete della cassa; possono esservi anche attaccati con cordicella. Sull'indirizzo dovrà indicarsi il peso ed il valore del collo;

h) L'impronta dei suggelli o dei piombi dev'esser chiara ed intelligibile, e la ceralacca di colore uniforme. Nei suggelli sono vietate le impronte generiche o delle monete;

i) Sulle note di spedizione, da presentarsi a forma dell'articolo 92, come pure sul bollettino di consegna e sul tagliando che serve di ricevuta, deve essere ripetuto lo stesso suggello od unito il piombo apposto alla spedizione;

l) Le iniziali o la leggenda dei suggelli o piombi devono pure essere ripetute in iscritto sulla nota di spedizione e sui relativi tagliandi nella colonna *marca e numeri*. Se l'impronta dei suggelli non consistesse in parole od iniziali, si accennerà, con annotazione nella colonna suddetta, la figura rappresentata dal suggello.

Le preindicate condizioni e cautele potranno essere modificate quando ciò fosse riconosciuto necessario, ovvero fosse richiesto dalle Amministrazioni corrispondenti.

Art. 58. *Termini per la resa a destinazione.* — I termini di resa pei trasporti a grande velocità sono fissati come segue:

a) *Pei trasporti di cui al paragrafo* a) del precedente articolo, dall'orario dei convogli coi quali debbono aver corso; però se la spedizione deve percorrere diverse linee della stessa Amministrazione, per le quali occorra trasbordo di merci o ricomposizione di convogli ovvero passare o transitare su linee di un'altra, la prosecuzione col convoglio coincidente non sarà obbligatoria, ed i termini di resa non saranno calcolati consecutivamente, se non quando fra il convoglio che porta la spedizione e quello coincidente esista un intervallo di almeno un'ora nel primo caso e di due nel secondo; non esistendo tale intervallo, i termini di resa da ogni punto di diramazione o di transito sono calcolati come consecutivi soltanto dal convoglio successivo;

b) *Pei trasporti di cui al paragrafo* b) del precedente articolo, i termini di resa sono invece stabiliti, in 24 ore per ogni percorso indivisibile di 250 chilometri, decorrende dallo spirare delle diciotto ore dalla consegna.

I termini di resa sono sospesi durante il tempo in cui le merci rimangono ferme per l'adempimento delle formalità doganali o per altre cause indipendenti dal fatto dell'Amministrazione.

Quando i trasporti debbono essere consegnati a domicilio, ai termini di resa si aggiunge il tempo occorrente per tale consegna.

A quanto è stabilito nel presente articolo, fanno eccezioni le voci *bozzoli vivi* e *foglia di gelso*, per le quali rimarranno inalterate e saranno estese all'intiera rete le disposizioni di servizio attualmente in uso sulle ferrovie dell'Alta Italia.

Art. 63. *Basi delle tariffe generali.* — Le basi delle tariffe generali pel trasporto delle merci a piccola velocità sono le seguenti:

MERCANZIE

PREZZI	Distinzioni in classi							
	1.a classe	2.a classe	3.a classe	4.a classe	5.a classe	6.a classe	7.a classe	8.a classe
Per tonnellata e per chilom. L.	0.16	0.14	0.12	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05
Diritto fisso per tonnellata . »	2. »	2. »	2. »	2. »	2. »	1.20	1.20	1.20

AVVERTENZA. — *a)* Il *diritto fisso* comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione. Se il trasporto deve percorrere le linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso si applica, per ciascuna Amministrazione intermedia, quello supplementare di L. 0.30 per tonnellata se trattasi di merci delle prime cinque classi, e di L. 0.15 per tonnellata se trattasi di merci di 6.a, 7.a e 8.a classe.

b) Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di L. 0.45.

c) Salva la facoltà concessa all'Amministrazione di lasciare ai mittenti ed ai destinatari il carico e lo scarico delle merci, giusta l'art. 69, questi avranno il diritto di compiere tali operazioni a loro cura e spesa per tutte le altre merci spedite a vagone completo, il cui diritto fisso è stabilito in L. 1.20 per tonnellata.

Questa facoltà non potrà essere provvisoriamente invocata in quelle stazioni ove esistono oggi impegni speciali con imprese bastagi.

BOZZOLI MORTI.

Lire 0,30 per tonnellata e per chilometro.

Diritto fisso, compreso il carico, lo scarico e la spesa di stazione; lire 2 per tonnellata. Qualora il trasporto dovesse percorrere le linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso si pagherà quello supplementare di L. 0,30 per tonnellata per ciascuna Amministrazione intermedia.

Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di L. 0,45.

AVVERTENZA. — I bozzoli lavati e spogli della seta, quelli sfarfallati e gli altri doppi o doppioni di scarto, cioè macchiati, rugginosi, tarlati od imperfetti nella loro conformazione si tassano secondo la classe di tariffa indicata nella nomenclatura delle merci, salve le opportune cautele per evitare le frodi.

(Continua)

CONDOTTA E DISTRIBUZIONE
DELLE ACQUE DI SERINO
IN NAPOLI

(Continuazione — V. N. 18).

Pervenuti colla condotta libera sino all'estremità della collina di Cancello, la più prossima alla città del contrafforte subappenninico, per traversare la estesa pianura a nord-est di Napoli che si trova molto depressa per rap-

porto alle parti alte della città, è necessario ricorrere alle condotte forzate dette impropriamente *sifoni*. In un vero sifone l'acqua sale nel ramo più corto e discende per l'altro più lungo in virtù della pressione atmosferica, mentre nel caso nostro l'acqua discende un versante della vallata per salire in seguito il versante opposto allo stesso livello di partenza, pel principio d'idrostatica dei vasi comunicanti. Il movimento dell'acqua in un tubo trovando però una resistenza d'attrito contro le pareti, si verifica sempre una perdita di forza viva cosicchè l'acqua non risale al livello primitivo. La differenza nelle altezze che si riscontra, dipende dalla lunghezza della condotta, dalla natura dei materiali che la compongono, e dalla velocità dell'acqua nel tubo.

La popolazione di Napoli è distribuita per circa $^4/_5$ ad un'altezza minore di 80 metri, mentre la restante si eleva fino a 200 metri sul livello del mare. In queste condizioni non era conveniente di portare colle condotte forzate il volume totale dell'acqua all'altezza massima e distribuirla poi in tutte le parti della città. Si è quindi costruito un serbatoio a 183 metri sul livello del mare, che serve alla distribuzione dell'acqua negli alti quartieri, ed un secondo serbatoio alla quota $92^m,50$ che distribuisce l'acqua nelle parti medie e basse della città.

In base alla ripartizione degli abitanti, i volumi d'acqua che devono soddisfare i due servizi alto e medio sono per conseguenza di 20,000 metri cubi al giorno per il serbatoio dello Scudillo, che alimenta la città alta, e di 80,000 metri cubi per il serbatoio di Capodimonte che distribuisce l'acqua alla parte media e bassa della città. La condotta libera terminando alla quota 245,4, i dislivelli che ne risultano sono troppo grandi, perchè darebbero luogo ad una velocità eccessiva dell'acqua nei tubi. La condotta forzata dell'alto servizio ha origine alla quota 208 e finisce a 183 metri sul livello del mare all'altezza del serbatoio dello Scudillo, con un percorso tubolare di metri 22,635; la seconda, corrispondente al medio e basso servizio, comincia all'altezza di $136,^m6$ per terminare alla quota 93.6 ad una condotta libera di metri 2200 che comunica col serbatoio di Capodimonte. La lunghezza di questa condotta forzata è di metri 18,853.

La condotta forzata dell'alto servizio è composta da una serie di tubi in ghisa di metri 0,700 di diametro interno, e quella del medio servizio da una coppia di tubi del diametro interno di metri 0,800. Se il movimento dell'acqua nei tubi non trovasse alcuna resistenza passiva, la velocità della vena fluida sarebbe data dalla nota formola

$$v = \sqrt{2\,g\,H}$$

nella quale H rappresenta la differenza di livello esistente alle estremità della condotta, e si avrebbe così facilmente anche la portata moltiplicando il valore di v per l'area della sezione del tubo. In causa dell'attrito contro le pareti si verifica una perdita di carica y, che Darcy, fondandosi su molte esperienze da lui fatte, propone di determinare colla seguente formola

$$y = \frac{b\,l}{r}\,v^2$$

essendo r il raggio del tubo ed l la lunghezza della condotta. Il coefficiente b ha poi per espressione

$$b = \alpha + \frac{\beta}{r}$$

dove $\alpha = 0,001014$ $\beta = 0,000013$
per tubi di ghisa usati con incrostazioni.

Il valore della velocità v dell'acqua in un tubo diventa quindi:

$$v = \sqrt{2\,g\left(H - \frac{b\,l}{r}\,v^2\right)}$$

ossia

$$v = \sqrt{\frac{2\,g\,H}{1 + 2g\,\frac{b\,l}{r}}}$$

Nel caso nostro trattandosi di una condotta lunghissima si può scrivere più semplicemente

$$v = \sqrt{\frac{r\,H}{b\,l}}$$

Se Q rappresenta la portata al 1″ si hanno le relazioni

$$Q = \sqrt{\frac{\pi^2\,r^5\,H}{b\,l}} \quad \text{ed} \quad r = \sqrt[5]{\frac{b\,l}{\pi^2\,H}\,Q^2}$$

Applicando i coefficienti ottenuti da Darcy per la condotta dell'alto servizio, si avrà

$$v = \sqrt{\frac{0,35 \times 25}{0,001051 \times 22635}} = 0,606$$

$$Q = 0,38484 \times 0,606 = 0,^{mc}233$$

pari a circa 20,000 metri cubi al giorno. Analogamente pel servizio medio si avrà

$$v = \sqrt{\frac{0,4 \times 43}{0,001046 \times 18853}} = 0,933$$

$$Q = 0,50265 \times 0,933 = 0,^{mc}468$$

corrispondenti a circa 40,000 metri cubi al giorno per una fila di tubi, e quindi 80,000 metri cubi per la coppia di cui si compone la condotta forzata di Capodimonte. Queste due condotte forzate per la loro lunghezza, volume d'acqua e pressione che si eleva a 18 atmosfere nei tubi dell'alto servizio, costituiscono uno dei più grandiosi esempi di lavori di questo genere.

(*Continua*) Ing. N. STEFANINI.

LA FERROVIA TORINO-RIVOLI

nel 1884

Riferiamo, come è nostro còmpito annuale, il conto dell'esercizio del 1884 della ferrovia Torino-Rivoli che ci fu dato soltanto oggi di esaminare. Da esso rileviamo che, al pari di tutte le ferrovie del Regno, anche quella, di cui ci occupiamo, ebbe a risentirsi delle sfavorevoli condizioni igieniche d'Italia, come ebbe pur qualche danno dalla Esposizione di Torino che distrasse da Rivoli parecchi dei suoi soliti villeggianti. Del resto, ad onta di tali contrarietà, il risultato della gestione è stato abbastanza soddisfacente, e ciò è dovuto essenzialmente alla bene intesa parsimonia dell'Amministrazione, che, pur osservando le norme d'esercizio indicate per una *vera ferrovia economica*, sa conciliare il proprio con l'interesse del pubblico.

E di ciò ad Essa tanto maggior lode devesi attribuire in quanto non si vede per nulla favorita dal Governo, con quelle molte facilitazioni ed esenzioni di tasse che, per difetto di leggi speciali, sono concesse alle linee tramviarie a vapore, le quali, pur avendo un percorso anche maggiore della ferrovia Torino-Rivoli, non prestano un servizio altrettanto utile e soddisfacente.

A chiunque esamini le cifre del conto che oggi noi riproduciamo, non isfuggirà di certo l'enormità della somma

dovuta al Governo per tasse, fra le quali la meno giusta e la più gravosa quella per diritto di bollo sui biglietti.

Diciamo meno giusta e più gravosa, perchè tale infatti è l'applicazione di questo balzello ad una linea, sulla quale non è pur possibile un compenso, come sulle grandi reti, fra le lunghe e le piccole percorrenze, ad una linea la quale misura una lunghezza complessiva di 12 chilometri, e sulla quale si distribuiscono biglietti pel percorso di soli 3 chilometri (quello da Torino a Pozzo di Strada); e mentre, giova ripeterlo, tale imposta non si applica, ai così detti tramway a vapore, i quali non differiscono dalla ferrovia Torino-Rivoli se non forse per un meno comodo ed utile servizio.

Non è già che noi vogliamo si tolgano i favori concessi alle tramvie, solo vorremmo si concedessero del pari a tutte quelle ferrovie che, come la Torino-Rivoli, presentano uguali condizioni ed uguali meriti, e per le quali militano precisamente le stesse ed identiche ragioni di una tale protezione.

Fatte queste brevi osservazioni, ecco i risultati dell'esercizio del passato anno:

La lunghezza della linea in esercizio al 31 dicembre 1884 era di chilometri 12. Il materiale mobile in servizio alla detta epoca si componeva di macchine locomotive 4, vetture a viaggiatori 33, vagoni da merce e bestiame 6; in totale 43.

Col detto materiale si fecero, durante il 1884 n. 6581 treni utili di viaggiatori e merci, cioè mediamente n. 18 convogli per giorno, con una percorrenza di treni-chilometri pari a 78,972.

La composizione media dei convogli fu di una locomotiva, 4,84 vetture-viaggiatori, 1.05 vagoni-merci.

Le locomotive fecero insieme 79,647 chilometri, le vetture a viaggiatori 382,828 chilometri; ed i vagoni bagagli e merci 83,622 chilometri.

Si trasportarono col detto materiale n. 457,735 viaggiatori, 115 tonnellate di bagagli e merci a G. V. e 2283 tonnellate di merci a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 55,784 e di 401,951 quelli di 2ª; con un prodotto per i primi (dedotte le tasse erariali e la tassa di bollo) di L. 34,182 67 e per i secondi di L. 114,602.73: in ragione cioè di L. 22.97 0[0 gli uni, e di L. 77,03 0[0 gli altri, e di L. 0,61 per ciascun viaggiatore di prima classe, di L. 0.28 per ognuno di 2ª, e di L. 0,046 per ogni viaggiatore chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 3,922,700 chilometri in totale: di questi 583,688 furono percorsi dai viaggiatori di 1ª classe, e 3,339,012 da quelli di 2ª. I viaggiatori di 1ª classe percorsero mediamente chilometri 10, quelli di 2ª chilometri 8.

La percorrenza delle merci a piccola velocità fu di chilometri 25,227 e la media per tonnellata di chilometri 11.05. Il prodotto totale fu di L. 4,121.44. Il prodotto d'una tonnellata trasportata fu di 1.80, ed il prodotto medio d'una tonnellata-chilometro di 0.163

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 154,180.61 e le spese di lire 102,817.70 con un utile quindi a favore della ferrovia di L. 51,362.91, e di L. 32,236.44 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo, ascendendo quest'ultima alla non lieve cifra di L. 12,708.95, cioè di L. 1,059.08 per ogni chilometro di linea, ed in unione alle tasse erariali di lire 2,686.37 per chilometro cioè il 17 0[0 degli introiti brutti della linea ed il 38 0[0 degli introiti netti.

Gli incassi della ferrovia furono di L. 186,417.05 e gli introiti brutti depurati dal bollo e tasse erariali risultano i seguenti:

Viaggiatori	146,454.18
Bagagli	191.43
Merci a G. V.	601.09
Merci a P. V.	4,121.44
Prodotti diversi	2,331.22
Prodotti diversi esenti da tasse	481.25
	154,180.61

Le spese d'esercizio della linea distinte per categoria vanno così ripartite:

Spese generali d'amministrazione ed esercizio	L. 16,256.70
Id. sorveglianza e manutenzione della strada	» 30,114.30
Id. movimento e servizio commerciale	» 18,390,90
Id. trazione e materiale	» 38,055.80
	L. 102,817.70

N. B. Nell'anno 1884 si fece una provvista rotaie e si cambiarono due caldaie alle macchine, motivo per cui le spese di manutenzione e trazione vennero ad aumentare in confronto degli esercizi precedenti.

Nostre Corrispondenze

Ferrovie complementari Sarde.

Cagliari, 6 *maggio* 1885.

Non molto frequenti essendo le occasioni in cui possiamo provare un legittimo compiacimento nel vedere gli sforzi che i nostri connazionali fanno nel campo delle industrie onde sottrarle alla ingerenza straniera, mi permetterà che ricorra alla di Lei cortesia, per pregarla di voler accogliere e divulgare per mezzo del suo reputato giornale una nobile iniziativa che torna ad onore grandissimo della nazione allo stesso tempo, che mira ad avvantaggiarne gl'interessi materiali.

Votata e pubblicata la legge per le ferrovie complementari sarde, fu del comm. ing. Alfredo Cottrau di Napoli, tanto in nome proprio quanto nella sua qualità di amministratore-delegato dell' Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche, e dall'ing. Antonio Vivanet di Cagliari, concessionario della costruzione di 520 chilometri di strade provinciali in Sardegna, presentata domanda a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per ottenerne la concessione della costruzione e dell'esercizio, obbligandosi di presentare in brevissimi termini prestabiliti i relativi studi.

Divulgatasi rapidamente una tale notizia in Sardegna, e seguita dal fatto che un numeroso ed esperto personale tecnico sotto la direzione del cav. Emilio Olivieri ha dato subito mano a completare sul terreno il tracciato delle strade già in massima precedentemente studiato, non è a dire quanto favore abbia incontrato nell'opinione pubblica di tutta l'Isola che, pur divisa com'è in contrari partiti, fece in questa circostanza tacere ogni ragione di divisione politica, e con voce unanime, espressione del sentimento di tutti, applaudì alla patriottica iniziativa.

L'approvazione generale che ebbe a manifestarsi con corrispondenze di ogni parte dell'Isola, accolte e pubbli-

cate da tutti i giornali non tardò ad essere seguita dalle deliberazioni di Municipi interessati ed ebbe la più solenne ed autorevole conferma nei voti espressi dalle onorevoli Deputazioni provinciali di Sassari e Cagliari a favore di questa Società, facendo plauso al suo ardito divisamento, liete di una concorrenza di indole eminentemente nazionale, dalla quale non potranno che risentire benefizio gli interessi dello Stato in generale e della Sardegna in particolare.

La simpatia con cui, appena annunziata, fu accolta dal pubblico la notizia della costituzione di questa Società, e gli appoggi morali che subito incontrò fin presso le onorevoli rappresentanze delle Provincie, sono così evidentemente importanti che, come non occorre farvi commenti, non lascieranno di esercitare una giusta influenza nell'animo di S. E. il Ministro dei lavori pubblici allorchè dovrà prescegliere la Società cui affidare la concessione di queste ferrovie secondarie. Non potrà certamente non tener conto della differenza di condizioni con cui fu data nel 1877 alla Compagnia Reale la concessione delle linee attualmente in esercizio, in confronto a quelle esibite dai signori Cottrau e Vivanet per le linee complementari, poichè, mentre per le prime, in forza della franchigia doganale accordatagli, la C. R. potè importare dall'estero tutto quanto il materiale mobile e fisso, comprese le traverse di pino che servirono al primitivo armamento, ed oggi ancora continua e continuerà forse per tutta la durata della concessione — 99 anni — a ricorrere all'industria estera per tutto ciò che possa occorrergli, la Società Cottrau-Vivanet si è impegnata formalmente, che non solo il personale, tanto amministrativo che tecnico e della costruzione sarà *esclusivamente* italiano, ma italiani saranno i capitali all'impresa occorrenti, e ad officine e fabbriche *esclusivamente* italiane sarà affidata la fornitura di tutto il materiale tanto mobile che fisso, e ponti, tettoie ed arredi delle stazioni; per cui le complementari sarde sarebbero le prime ferrovie in Italia armate con materiale *esclusivamente* nazionale.

Ora, se dall'attuazione della proposta dei signori Cottrau e Vivanet grande benefizio ne tornerebbe all'Italia, così favorita nello sviluppo dell'industria ferroviaria, non v'ha chi non veda quale immenso vantaggio ne risentirebbe la Sardegna, quale avvenire di prosperità le sarebbe aperto, se i ricchissimi giacimenti di minerali di ferro che nelle sue montagne rinserra potessero essere messi alla luce ed utilizzati da una potente Società di costruzioni metalliche, quale la Società Industriale Italiana diretta dal comm. Cottrau, ove fosse chiamata a costrurre ed esercitare le sue ferrovie secondarie. Ciò spiega la favorevole accoglienza fatta dai Sardi alla nascente Società, favore che, non può dubitarsi, sarà ad essa accordato da quanti italiani del continente e delle isole vogliano la grandezza della patria comune che, redenta politicamente, vuole pure redimersi ed emanciparsi da ogni ingerenza straniera nel campo economico dei commerci e delle industrie.

Alla specchiata onestà del comm. Genala che oggi regge il dicastero dei lavori pubblici, i Sardi fanno voti acciò non voglia ritardare la concessione delle ferrovie, dalla cui sollecita costruzione sperano grandissimi benefizi, e che nella scelta della Società, cui tale concessione sarà affidata, tenga conto del nobile ardimento e della patriottica iniziativa dei signori Cottrau e Vivanet.

X.

Invitiamo ancora una volta quei nostri confratelli — e non sono pochi — che riproducono le informazioni del *Monitore*, di volerne citare la fonte.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Qualche giornale, specialmente di Roma, va pubblicando informazioni relative alle nomine che si dovranno fare nell'alto personale delle tre nuove reti ferroviarie, a promozioni, mutamenti e sostituzioni di questo o quel funzionario e così via. Crediamo opportuno di mettere in guardia i nostri lettori contro siffatte notizie, in parte premature, in parte — e non la più piccola — assolutamente infondate.

Continuano, da parte dei concessionari dell'esercizio delle reti Mediterranea e Sicula, le pratiche per la costituzione delle due Società. Il Governo sta ora esaminando i progetti di statuti, pei quali, come è noto, fu riservata la sua approvazione.

Ci consta che le trattative, state intavolate fra il comm. Gelmi, capo-traffico delle ferrovie dell'Alta Italia in Verona, e la Società della rete Sicula, per la nomina del medesimo a Direttore generale di quella rete, andarono fallite.

Il 18 corr. avrà luogo a Lucerna la riunione del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, alla quale interverranno pure i consiglieri italiani. In tale riunione si dovrà esaminare il rapporto di gestione del 1884, che sarà presentato all'assemblea generale degli azionisti la quale, come il solito, si terrà nel prossimo mese.

L'egregio comm. Giambastiani, direttore tecnico governativo per la ferrovia Novara-Pino, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici lo studio, del quale abbiamo parlato in un precedente numero del *Monitore*, relativo ad una variante al progetto di massima già sottoposto alla superiore approvazione per una diramazione ferroviaria dalla stazione di Laveno al Lago, con stazione lacuale a nord del golfo di Laveno.

Sappiamo che il progetto di variante si presenta in condizioni assai favorevoli, imperocchè con una maggiore spesa relativamente mite, a tutti i vantaggi che offre il progetto preindicato di massima della diramazione, si aggiungerebbe quello di migliorare sensibilmente le condizioni di Laveno ne' suoi rapporti col Lago.

Il preventivo della spesa occorrente per la costruzione della diramazione, di che trattasi, giusta la variante ultima presentata è valutato in L. 800,000; ed è superiore di L. 213,700, allo importo presunto nel progetto primitivo.

Ci informano da Bologna che quel sig. Sindaco ha vivamente interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici ad accordare il suo autorevolissimo appoggio alla domanda fatta dalla Giunta municipale bolognese alla Società delle ferrovie Meridionali, affinchè nel nuovo

riparto dei suoi uffici di amministrazione e di esercizio fra le località che si manifestino più acconce all' uopo, venga scelta Bologna a sede di uno degli uffici medesimi.

Il prelodato sig. Sindaco osserva che le tasse locali sono a Bologna più lievi che nelle altre città principali: che minore è il caro dei viveri e l'affitto degli alloggi; ciò che evidentemente ha una grande importanza rispetto alle condizioni economiche degli impiegati.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione l'orario dei treni da attivarsi sulla linea Colico-Sondrio quando verrà aperta al pubblico servizio, ciò che sperasi potrà effettuarsi ai primi del prossimo giugno.

Coll'orario medesimo è proposta l'attivazione di tre coppie di treni, due dei quali sono messi in corrispondenza coi battelli a vapore per Lecco e Como e con Milano, coincidendo poi in questa stazione coi due treni diretti per Roma.

L'orario di che trattasi fu dall' Amministrazione dell'Alta Italia studiato d'accordo con la Società di navigazione del Lago di Como.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, prendendo in esame una istanza della Deputazione provinciale di Napoli per la concessione della costruzione e dell' esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli a Nola per Ottaiano, ha riconfermato il suo precedente voto del giugno 1884, col quale si opinava che per la linea di che trattasi dovesse darsi la preferenza allo studio presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali a nome del Consorzio concessionario della ferrovia Cancello-Castellammare. Quest' ultimo progetto prevede l' esecuzione della linea a sezione normale e forma un vero ed essenziale complemento della linea Castellammare-Cancello. È quindi sotto ogni aspetto un tracciato da preferirsi a qualsiasi altro fra gli stessi estremi proposto, come quello della Deputazione provinciale di Napoli, a sezione ridotta.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato il parere che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa venir approvato il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Cassano, lungo la linea Milano-Venezia.

Il progetto, presentato dall' Amministrazione per le Strade ferrate dell' Alta Italia, importa la spesa complessiva preventivata di L. 135,000 le quali sono ripartite come segue:

Movimenti di terra	L.	12,000
Manufatti e fabbricati	»	97,000
Armamento	»	26,000

><

Ci consta che la Camera di Commercio ed arti di Savona ha interessato il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio a patrocinare presso quello dei Lavori pubblici una sua istanza, tendente ad ottenere che, oltre all' ampliamento di quella Stazione ferroviaria presso il Letimbro, per quanto riguarda l'area pella manovra dei treni e pel deposito e riparazione delle locomotive, siano altresì ingranditi i locali destinati alla spedizione delle merci a grande velocità, onde tenere così conto dei bisogni ognora crescenti del commercio di quella città, imperocchè, a giudizio della predetta Camera, l'impianto attuale sarebbe riconosciuto assolutamente insufficiente.

><

Sappiamo che la Commissione tecnica nominata dal Ministero dei lavori pubblici con incarico di esaminare quale tracciato sarebbe più conveniente di adottare per la ferrovia da Reggio a Castrocucco, nel tratto compreso fra Gioia Tauro e l'Angitola, partirà per dare esecuzione al proprio mandato il giorno 15 del corrente mese.

La Commissione è composta dei signori: commendatore Ferrucci ispettore del Genio civile; commendatore Giordano ispettore generale delle Miniere; comm. Pessione direttore dei lavori per le ferrovie Meridionali; e cav. Goirau tenente colonnello di Stato Maggiore.

><

La Società ferroviaria del Ticino, concessionaria della tramvia Como-Saronno, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per approvazione, il progetto per una variante al tracciato della tramvia medesima, secondo cui verrebbe soppressa tutta la parte compresa tra Fino e Como, situata sulla strada provinciale, per impiantarla su sede propria, allacciandola a Grandate colla ferrovia Como-Varese-Laveno, attualmente in costruzione.

La lunghezza della parte di tramvia da sopprimere è di m. 9490 e di m. 3748 quella del nuovo tronco da costruire.

Su di quest' ultimo il raggio minimo delle curve è di m. 200; e la pendenza massima del 21 per mille.

Se si considera che secondo il tracciato attuale si hanno pendenze con inclinazione del 34 per mille e curve con raggio di m. 100, ben si comprende come, oltre al minor percorso, la proposta variante presenti condizioni planimetriche ed altimetriche assai migliori.

Sappiamo che il progetto di che trattasi fu già esaminato dal R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell' Alta Italia, il quale, a quanto ci viene assicurato, avrebbe dato sul medesimo favorevole parere.

><

Sappiamo che la Società per le Strade ferrate Meridionali si è pronunziata contraria ad accogliere la istanza della Giunta municipale di Termini Imerese, avanzata al Ministero dei lavori pubblici, perchè fossero stabiliti fra Termini e Caltanissetta biglietti di andata e ritorno da avere possibilmente la durata di 12 giorni, come quelli già in vigore fra Caltanissetta e Palermo. La decisione della Società è appoggiata al fatto che il movimento viaggiatori fra Termini e Caltanissetta è di così poco rilievo da rendere affatto inopportuna l' invocata istituzione di tali biglietti.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha avvisato che meriti la superiore approvazione una pro-

posta presentata dalla Società nazionale delle officine di Savigliano, assuntrice dei lavori di costruzione del grande ponte sul Po da impiantarsi presso Casalmaggiore in servizio della ferrovia Parma-Brescia, per la sostituzione dei rulli di acciaio a quelli in ghisa, progettati per gli apparecchi di dilatazione della travata del ponte.

><

Abbiamo da Sinigaglia che la Giunta municipale di Pergola ha rinnovate vive istanze al Ministero dei lavori pubblici, per avere dal Governo la concessione di 50 chilometri di ferrovia, occorrenti per congiungere la futura linea Fabriano-Sant' Arcangelo con quella littoranea da Ancona a Bologna, partendo dal punto, suggerito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, fra Serra Sant' Abbondio e Pergola e facendo scalo a Sinigaglia. Si domanda che quei 50 chilometri sieno compresi fra quelli autorizzati in aggiunta alla quarta categoria, colla nuova legge di approvazione delle Convenzioni ferroviarie.

><

Modificato a senso delle prescrizioni ministeriali, è stato ripresentato il progetto di appalto del tronco della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, compreso fra Scordia e Militello.

L'importo totale dei lavori preventivati per la costruzione del tronco, il quale ha la lunghezza di m. 13,028.70, è di L. 2,232,000. Di questa somma, L. 1,860,000 rappresentano l'ammontare dei lavori e delle provviste da appaltare, e L. 372,000 l'importo delle espropriazioni e della provvista del materiale di armamento e dei meccanismi fissi.

Altro progetto modificato e ripresentato al Ministero dei lavori pubblici è quello del tronco da Castelvetrano a Partanna della ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle, della lunghezza di m. 10,100, e dello importo totale di L. 670,000, di cui a base d'asta L. 490,000.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Ampliamento del servizio merci alla stazione di Soresina sulla linea Treviglio-Cremona (Ferrovie A. I.);

Progetto costruzione fabbricato viaggiatori definitivo alla stazione d' Ortona (linea Bologna-Otranto);

Id. modificato sistemazione presso Recanati tratto strada nazionale 46 da Porta Marina al Palazzo Bello (Macerata);

Id. d' appalto terzo tronco Priola-Trappa e ubicazione stazione di Garessio (linea Ceva-Ormea);

Id. definitivo del primo e secondo tronco ferrovia Suzzara-Ferrara;

Id. d' ampliamento e di riordino della stazione d'Ivrea (ferrovia Ivrea-Aosta);

Id. costruzione tronco stradale fra Forca di Acero ed Opi (strada provinciale 46, Aquila);

Id. consolidamento trincea di Santa Domenica (linea Metaponto-Potenza (Ferrovie Calabro-Sicule);

Id. ampliamento e riordino stazione di Sampierdarena e nuova officina pel rialzo veicoli (Ferrovie A. I.);

Id. urgenti lavori al ponte sul torrente Neblà, strada Gioiosa-Mammola (Reggio Calabria);

Id. magazzino-merci alla stazione di Ghemme, tronco Fara-Romagnano (Ferrovia Novara-Varallo);

Id. di galleria artificiale da sostituirsi alla trincea Vanzone, tronco Borgosesia-Varallo (Ferrovia Novara-Varallo);

Id. appalto tronco Massalombarda-Conselice, ferrovia Laverzola-Lugo;

Id. riparazioni al rilevato stradale, tratto Colorno-Po, primo tronco Parma-Po (Ferrovia Parma-Brescia-Iseo);

Id. appalto fornitura rotaie, chiavarde e ramponi per diversi tronchi ferrovie complementari;

Id. lavori per ampliare e migliorare i locali della Tesoreria provinciale di Genova;

Andamento generale strada n. 106 da Porlezza ad Oria (Como);

Domanda dichiarazione di pubblica utilità opere risanamento della città di Torino;

Progetto banca esterna all' argine destro di Po detto del Malcantone a Torricella, Sissa (Parma);

Id. sottobanca a rinforzo argine sinistro Po di Venezia al Molo secondo Reticella, Loreo (Rovigo);

Id. id. e colmamento di bacini di fontane a tergo argine destro di Adige Roverchiara (Verona);

Id. imbancamento e parziale ributto d'un tratto d' argine sinistra Po golena Bassi Ficarolo (Rovigo);

Perizia di lavori addizionali per la costruzione d' una briglia attraverso il Sile superiormente al ponte Dante in Treviso;

Progetto per riordino e difesa delle sponde del Muson dei Sassi dal ponte della strada provinciale Vicentina sin presso Castelfranco (Padova).

><

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto d' appalto dei lavori d' ampliamento del servizio-merci nella stazione di Narzole (linea Savona-Bra);

Id. per l' impianto di un secondo binario nella stazione di Ardone (ferrovia Taranto-Reggio);

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità delle opere necessarie alla difesa della ferrovia Taranto-Reggio contro i torrenti Salto e San Giuseppe;

Progetto d'ingrossamento e rialzamento due tratti argine sinistro d' Adige (circondario d' Este);

Id. d' appalto nuova inalveazione ultimo tronco canale Ozzeri, nella bonifica di Bientina;

Domanda per dichiarazione di pubblica utilità delle opere d' ampliamento della stazione di Cassano (ferrovia Milano-Venezia);

Domanda dichiarazione di pubblica utilità progetto riflettente impianto servizio-merci a piccola velocità stazione di Sesto San Giovanni (ferrovia Milano-Camerlata);

Domanda per dichiarazione di pubblica utilità costruzione diga per difendere ferrovia Taranto-Reggio-Calabria, delle acque del torrente Aquanita;

Progetto maggiori lavori ampliamento stazione di Tronzano;

Id. lavori urgenti riparazione danni e difesa primo tronco linea Viterbo-Attigliano;

Domanda d' approvazione e dichiarazione di pubblica utilità delle opere necessarie per l' impianto d' un rifornitore nella stazione di Lendinara;

Schema di contratto per acquisto fabbricato ad uso di magazzino idraulico in Porto Legnago;

Domanda d' approvazione e dichiarazione di pubblica utilità di nuovi lavori d' ampliamento delle stazioni di Caserta, Maddaloni e Cancello.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Cerda — A seguito del simultaneo incanto tenutosi il 4 maggio corrente presso il Ministero dei Lavori pubblici e la Prefettura di Palermo, lo appalto delle opere e provviste occorrenti al compimento del tronco della ferrovia Messina-Cerda, compreso fra la stazione di Lascari e il fiume Torto, della lunghezza di m. 14,831, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del ferro d'armamento e dei meccanismi fissi, venne deliberato per la presunta somma di lire 620,160, dietro l'ottenuto ribasso di lire 3.10 per cento su quella di stima. I fatali scadono a mezzogiorno del 28 maggio corr. (Vedi N°. 15 del *Monitore*.

Ferrovie Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata. — La ditta Bosisio Larini e Nathan di Milano, avendo in tempo utile offerto il ribasso del 5.37 0[0 su L. 143,294.25, prezzo di primo deliberamento, rimase, il 9 maggio corr., provvisoria deliberataria dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura di n. 18 scambi e meccanismi fissi all'armamento di stazioni delle ferrovie Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata. (V. n. 13 e 16 del *Monitore*).

Ferrovia Faenza-Firenze. — Il 4 corr. maggio fu, presso il Ministero dei lavori pubblici, provvisoriamente deliberato al sig. Adriano Ferretti, mediante il ribasso del 6.01 0[0 su L. 114,931, l'appalto delle opere e provviste per fornitura di n. 23,000 traversine e m. c. 50,341 legnami speciali per scambi occorrenti per l'armamento del tronco Faenza-Fognano sulla ferrovia Faenza-Firenze.

Ferrovia della Brianza Centrale — Il Sindaco del comune di Besana Brianza, Circondario di Monza, notifica essere aperto il concorso per l'accollo della costruzione e dell'esercizio dei due tronchi della ferrovia di 4. categoria della Brianza Centrale; il primo, per la tratta da Monza a Besana ed il secondo, per la tratta da Besana ad Oggiono in prolungamento del primo tronco, ed avverte che per le notizie informative, l'ispezione del capitolato e pei documenti, e la visione dei progetti di massima e di dettaglio dei due tronchi ferroviari, potranno i concorrenti rivolgersi al notaio dott. Enrico Gorla in Milano via Monte Napoleone, 26, il quale rimane anche autorizzato a ricevere le singole proposte ed offerte a tutto il giorno 15 del venturo mese di giugno.

Ferrovia Legnago-Monselice. — L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha aggiudicato alla Impresa E. Padovani di Bologna, riuscita migliore offerente, l'appalto dei lavori di terra e di muratura occorrenti pell'ampliamento della stazione di Monselice, richiesto dallo innesto nella medesima della nuova ferrovia Legnago Monselice.

Stazione di smistamento e ferrovie di raccordo a Milano. — Leggesi nella *Perseveranza:*

Come abbiamo già a suo tempo annunciato, il ministro dei Lavori pubblici, on. Genala, non ha tardato ad assecondare le istanze rivoltegli dal nostro Municipio, a proposito dei lavori inerenti ad una necessaria linea di raccordo colla nostra stazione di smistamento. In questa settimana, infatti, il ministro Genala si affrettava a far comunicare al nostro Sindaco che annuiva all'ideato progetto, e che, dietro sua speciale sollecitazione, erasi stabilito il concorso da parte del Governo per la cospicua somma di sei milioni.

Questo progetto consisterebbe nel compimento della ferrovia di circonvallazione in servizio delle merci a sud-ovest della nostra città con una nuova stazione per merci da stabilirsi fuori di Porta Romana, in congiunzione con la stazione di smistamento. Secondo il disegno favorito dal ministro dei lavori pubblici, in perfetta consonanza coi desideri manifestati dal nostro Municipio, verrebbero ad attuarsi delle radicali modificazioni ed un notevole ampliamento della stessa stazione di smistamento.

Questa nuova linea ferroviaria, allo scopo di lasciare libere tutte le comunicazioni ordinarie, sorpasserà le strade mediante opportuni viadotti.

Ferrovia Modena-Vignola. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha già approvato in linea tecnica il progetto per una ferrovia economica da Modena a Vignola, e fra breve il Consiglio delle strade ferrate dovrà esaminarlo per decidere sulla concessione.

Ferrovia Castellammare-Cancello. — Ieri ebbe luogo l'inaugurazione di questa ferrovia coll'intervento dei Sovrani, del Duca d'Aosta, dei ministri Genala e Mancini, di parecchi ambasciatori, e di varie rappresentanze di autorità locali. Il treno inaugurale percorse la linea in due ore e venti minuti, e fu, a tutte le stazioni, entusiasticamente accolto dalla popolazione.

Stazioni di Pescara e di Termoli. — Per soddisfare ai giusti desideri manifestati dal comune di Pescara, la Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di Pescara, col quale si propone: l'impianto di un ponte a bilico del sistema Bianco-Opessi, l'allargamento del magazzino delle merci, nonchè il prolungamento della seconda linea e del binario merci.

La preindicata Società, considerato che l'attuale fabbricato in legno pei viaggiatori nella stazione di Termoli (linea Bologna Otranto) è affatto insufficiente di fronte alle esigenze del servizio, massime dopo l'apertura all'esercizio della ferrovia da Termoli a Campobasso, è venuta nel divisamento di provvedere alla costruzione del fabbricato definitivo, ed a tale scopo ha presentato apposito progetto al Ministero dei lavori pubblici.

Servizio ferroviario italo-germanico — Lunedì, 11 corrente, cominciarono a Lugano le conferenze indette dalle ferrovie germaniche e svizzere allo scopo di concretare alcuni provvedimenti circa il servizio cumulativo ferroviario italo-germanico.

Oltre ai rappresentanti delle Amministrazioni germaniche convennero a Lugano alcuni delegati delle ferrovie italiane ed i rappresentanti della Società Generale di navigazione italiana, i quali hanno accettato di prender parte alla conferenza nell'intento, di stabilire le prime basi di un regolare servizio di trasporto delle merci inviate oltre mare, e dare quindi al commercio una tariffa che abbia a facilitare di molto le suindicate spedizioni.

La nuova sala reale alla stazione di Roma. — Togliamo dalla *Libertà:*

La nuova splendida sala reale allestita dalla Società delle ferrovie Romane, è di una ricchezza severa, di una eleganza piena di gusto e di carattere.

L'idea di addobbare decorosamente la sala reale, in modo permanente invece di doverlo fare volta per volta ad ogni occasione solenne, fu del comm. Bertina, l'egregio Direttore generale delle ferrovie romane. Idea giustissima, che oltre al rispondere ad un doveroso decoro della nostra stazione, finisce coll'esser una economia per l'amministrazione.

All'egregio comm. Bertina tributiamo quindi sincere è dovute lodi pel pensiero avuto e per l'ottima scelta delle persone cui affidò l'incarico di effettuarlo. Nessuno meglio del sig. Noci avrebbe potuto adempierlo, perchè nessuno fra i nostri negozianti di mobili artistici ha più di lui il senso del bello, la finezza del gusto, la bontà delle trovate decorative.

Al comm. Bertina non possono non riuscire gradite le parole d'elogio con cui la stampa interpreta il pensiero del pubblico, ma più gradito ancora gli sarà riuscita l'approvazione di Sua Maestà il Re, che al momento di partire per Napoli lo fece chiamare per ringraziarlo del pensiero avuto, e congratularsi del modo come era stato eseguito.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Martedì, 29 aprile u. s., il Tribunale federale decise la causa pendente fra l'Impresa Caprioglio e la ferrovia del Gottardo circa alla liquidazione dei lavori di costruzione del XVIII lotto (Cadenazzo-Vira). L'Impresa querelante pretendeva dalla Compagnia del Gottardo, per aumenti di prezzi ed indennizzi, la somma complessiva di fr. 535,804.64. La ferrovia del Gottardo invece non si riconosceva debitrice che di fr. 4808.65. Ora il Tribunale federale ha deciso che la Compagnia del Gottardo debba pagare all' Impresa Caprioglio, oltre i fr. 4,808.65 riconosciuti, la somma rotonda di fr. 78,000 cogli interessi del 5 0[0 dal 1° novembre 1882. Gli esperti del Tribunale federale avevano proposto una somma di franchi 195.726.21 ed un interesse del 10 0[0. Anzi, nel maggio 1883 erano stati offerti fr. 102,816.20 all'Impresa per una transazione.

Ferrovie francesi. — Vennero presentati al Parlamento francese i progetti di legge per dichiarazione di pubblica utilità, delle seguenti importanti linee ferroviarie:

Compagnia di Lione: linea Corbeil-Montereau e linea Cosne-Clamecy.

Compagnia dell' Ovest: ferrovia Dieppe-Havre.

Compagnia dell' Est: linee: Brienne-Sorcy, Toul-Nancy per Port Saint Vincent.

Compagnia d' Orléans: linea Sauve-Eymet.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha poi autorizzato la Compagnia delle ferrovie del Nord, ad aprire al pubblico esercizio, il 10 corrente maggio, la linea Busigny-Hirson, la quale ha una lunghezza di 55 chilometri e 591 metri.

— Lo stesso Ministro ha pure autorizzato la Compagnia *Parigi-Lione-Mediterraneo*, all' apertura al pubblico esercizio delle seguenti linee o tronchi di linea:

1° A partire dal 5 corrente maggio, il tronco Giroux-Ambert della linea Vichy-Thiers-Ambert, lungo m. 25,100,43:

2° A datare dal 10 stesso mese, il tronco Oyonnaux-La Cluse della ferrovia Saint Claude-la-Cluse, lungo metri 12,619.25:

3° A partire dal 15 corr. maggio, la linea di diramazione Hôpital du Grosbois Lods (ferrovia da Besançon alla frontiera svizzera per Morteau) della lunghezza di m. 24,975 26.

Ferrovia del Toggenburg. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*:

Il Consiglio federale svizzero raccomanda all' Assemblea federale la ratifica della nuova convenzione conchiusa tra le ferrovie svizzere unite e la ferrovia del Toggenburg per l'esercizio di quest'ultima per parte delle prime, però con due riserve: 1° circa l' assicurazione delle casse degli ammalati e di soccorso; 2° circa la responsabilità della ferrovia del Toggenburg per gli obblighi dipendenti dall' esercizio a tenore dell' art. 28 della legge sulle ferrovie.

Treno-lampo internazionale. — Col 1° giugno il treno-lampo Parigi-Vienna-Costantinopoli inaugura il servizio settimanale Budapest-Theresiopol-Neusatz-Belgrado-Nisc, donde diligenze postali recheranno i viaggiatori a Saremberg testa di linea delle ferrovie turche. Così per la prima volta il viaggio a Costantinopoli si potrà fare tutto per terra, beuchè non ancora tutto in ferrovia.

Ferrovie asiatiche. — La ferrovia transcaspiana ultimata nel tratto da Michailovsk a Kizil Arvat, per una distanza di circa 150 miglia, si sta continuando presentemente per Askabad, distante circa 150 miglia da Kizil Arvat, di dove dovrà poi proseguire per Sarakhs con diramazione a Merv. Le difficoltà locali da superarsi sono minime, trattandosi di percorrere terreni piani, onde si ritiene che la locomotiva possa correre da Michailovsk, a Saraks entro il periodo di quattro anni.

Le ferrovie indiane spingeranno quanto prima la vaporiera a questa località, che dista circa 400 miglia (593 chilometri) da Herat, la quale potrebbe a settentrione essere allacciata a Saraks con un tratto di linea della lunghezza di 300 chilometri. Non sarebbe pertanto difficile unire in un tempo prossimo Calcutta a Krasnorodsti, il Mar Indiano al Mar Caspio con una ferrovia continua.

Ferrovia canadiana del Pacifico. — Un telegramma da Ottawa all' *Agenzia Reuter* reca:

« La ferrovia canadiana del Pacifico sarà completata sabato venturo (il giorno 2 corr.) da Montreal alla sommità dei monti Selkuk, per una distanza di 2500 miglia. Verso la metà del mese venturo sarà possibile di trasportare truppe da Halifax a Vancouver in 12 giorni ».

I disastri ferroviari in Inghilterra. — Il Ministero del commercio in Inghilterra ha pubblicato una statistica dei disastri ferroviari avvenuti nel Regno Unito durante l' anno 1884.

Il numero delle persone uccise sulla ferrovia fu di 1134, in paragone a 1167 nell' anno antecedente.

Di queste persone, 135 erano passeggieri, 546 inservienti delle Società o degli appaltatori, 65 persone attraversavano i passaggi a livello, 348 passavano sui binari e 40 persone non comprese in nessuna delle suddette categorie.

Il numero delle persone ferite fu di 1100 di fronte a 4187 nel 1883, di queste 1494 erano passeggieri, 2319 inservienti di Società od appaltatori, 27 persone passanti sopra passaggi a livello, 187 passanti in contravvenzione e 76 persone non comprese in nessuna di queste categorie.

Se a queste si aggiungono 52 morti e 3923 feriti in seguito a cadute dai vagoni, dalle piattaforme, ecc., si ha un totale generale di 1186 morti, 8023 feriti.

Ciò non impedisce ai treni inglesi di filare 80 chilom. all' ora.

Notizie Diverse

La Dogana di Milano. — Furono ultimate le opere di miglioramento alla Dogana nuova di Milano.

Con l' aumento dei binari nel recinto della Dogana è ora reso più facile e spedito il movimento dei vagoni che vi entrano dallo scalo merci, ed a tal scopo si sono aperti due nuovi accessi.

È stato anche costruito un nuovo piano caricatore per le locomobili e per le macchine agrarie.

Una grue di 10 tonnellate provvede al servizio.

È stata pure costrutta un' ampia tettoia in ferro, che copre colla sua parte centrale il piano caricatore delle merci voluminose, e colle pensiline laterali difende i vagoni in arrivo ed i carri in partenza.

Ogni lavoro venne progettato ed eseguito sotto la direzione dell' ingegnere architetto Adolfo Bergomi ed a spese dell' Amministrazione delle Gabelle.

Sistemazione del Danubio. — Annunziano da Pest alla *Neue Freie Presse* che il Ministero ungarico delle comunicazioni progetta di aprire, nel prossimo giugno, il concorso per l' appalto dei lavori di sistemazione del Danubio dal confine austriaco sino a Duna-Radvany.

Questo tratto è suddiviso in sei sezioni e le spese complessive ne furono calcolate in fiorini 14,171,624, cioè:

Prima sezione, dal confine austriaco sino ad Oroszvar per fiorini 2,065,798.

Seconda sezione, da Oroszvar sino all' argine di Doborgany, per fiorini 3,044,547.

Terza sezione, dall' argine di Doborgany fino al confine del Comitato di Presburgo per 4,265.319 fiorini. Dighe di chiusa per questi tre tronchi fiorini 559,282.

Quarta sezione, dal confine del Comitato di Presburgo sino a Gonyo per fiorini 2.501,911.

Quinta sezione, da Gonyo sino ad Almas per fior. 2,068,809.

Sesta sezione, da Almas sino a Duna-Radvany per fiorini 358,778. Letto di pietre per tutti questi tre tronchi fiorini 21,295.

Il totale sarebbe di fiorini 14,885,742; ma si devono però prelevare da esso le spese della sistemazione già eseguita

del banco di sabbia presso Lydia che richiesero fiorini 714,117 sicchè la somma complessiva si riduce a fiorini 14,171,624.

In Pest però circola la voce che il Ministero delle comunicazioni abbia intenzione di appaltare i lavori in blocco e non in sei diverse sezioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella settimana scorsa i valori ferroviari rimasero dimenticati, e sola eccezione le azioni Meridionali che diedero luogo a qualche mercato sul prezzo di 670 a 687; le obbligazioni relative da 300 salirono a 305; i Boni invariati sul 555.

CONVOCAZIONI

Società Generale per le ferrovie complementari. — L'assemblea generale degli azionisti, essendo riuscita deserta l'adunanza stata indetta per il 29 scorso mese, è invitata a riunirsi in seconda convocazione il giorno 27 corrente maggio, alle ore 3 pom., presso la sede della Società in Roma, via di Pietra, n. 70, piano 2°, per relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, discussione ed approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; nomina del Consiglio d'amministrazione; elezione di tre sindaci e di due supplenti.

Società anonima italiana di Miniere di rame e di elettro metallurgia con sede in Genova. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel giorno di sabato 30 maggio 1885, ore 3 pomeridiane, nel locale della Società, via Davide Chiossone, n. 10, per relazione del Consiglio d'amministrazione; rapporto dei sindaci sulla revisione dei conti; approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; nomina di sei consiglieri d'amministrazione, quattro in surrogazione di altrettanti scadenti d'ufficio e loro retribuzione; nomina di due sindaci supplenti.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona con sede in Milano. — Assemblea generale ordinaria per il giorno 14 giugno p. v., alle ore 12 meridiane, presso la sede della Società, via Silvio Pellico n. 12, Milano.

Il deposito delle azioni per essere ammesso all'assemblea dovrà farsi in Milano, presso la *Banca Generale*, via Alessandro Manzoni, n. 12, almeno *5 giorni* prima di quello fissato per l'assemblea.

PAGAMENTI

Società degli Alti Forni, Acciaieria e Fonderia di Terni. — A termini dello statuto sociale i possessori di azioni della Società degli Alti Forni, Acciaieria e Fonderia di Terni della 1.a, 2.a e 3.a serie, restano avvertiti che a datare dal 10 giugno p. v. presso la sede della Società in Terni e presso la sede della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in Padova, dietro presentazione della cedola n. 1, distinta in apposita scheda, saranno pagate lire 24.73 sopra ogni azione delle tre serie suddette.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura di Terra d'Otranto (15 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto, durante il sessennio dal 1° luglio 1885 a tutto giugno 1891, di tutte le opere e provviste per mantenere in buone condizioni di conservazione, nel porto di Gallipoli, sia la scogliera del Molo già isolato, sia quella dello scoglio della Nave, e quella di rinforzo al rilevato della stradella di servizio per la Cava S. Lazzaro, sia le opere d'arte tutte esistenti nel Porto e la Boa di segnale della Secca Rafo. Prezzo L. 42,780. Cauz. provv. L. 2,852; def. L. 3,565. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (18 maggio, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori per la costruzione del quinto tratto della strada di Tancia, dalla edicola di Monte San Giovanni al fosso Brulatte. Prezzo ridotto a L. 46,693.20. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 5,193.

Prefettura di Molise (18 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della rettifica di un tratto della strada provinciale di 1ª serie, n. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia, lungo la Frana Santa Justa, della lunghezza di m. 3131.77, provvisoriamente aggiudicato pel prezzo d'asta di L. 91,400 ribassato del 5 per cento, ossia pel prezzo di L. 86,830.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo dipartimento marittimo - Napoli (18 maggio, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della provvista a questo R. Arsenale di cuoi e pelli, per la complessiva somma di L. 43,218.15, alle condizioni stabilite dal relativo capitolato d'appalto, da consegnarsi nel R. Arsenale di Napoli e nel R. Cantiere di Castellammare. Dep. L. 4,325. I fatali scadono al mezzodì dell'8 giugno.

Prefettura della Provincia di Siracusa (18 maggio, ore 1 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria dalla provinciale Francofonte al confine del territorio di Scordia. Prezzo L. 83.108.39. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 7,000. Fat. a giorni 15.

Municipio di Paternò (20 maggio, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori per la sistemazione della strada provinciale Vittorio Emanuele in Paternò. Prezzo ridotto a L. 240,609.49. (V. n. 12 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (20 maggio, ore 10 antim., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1891), di tutte le opere nella Piana della Bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, nonchè della fornitura occorrente per l'esercizio delle macchine idrovore, e della somministrazione degli operai stazionari pel giornaliero mantenimento dei canali e rispettivi controfossi, e per sussidio al macchinista per l'esercizio delle macchine. Prezzo annuo ridotto a L. 20.901.12. Cauz. provv. L. 6,000; def. mezza annata dell'annuo canone depurato del ribasso d'asta.

Genio militare — Direzione Territoriale di Roma (21 maggio, ore 2 pom. - 1.a asta) — Appalto della manutenzione ordinaria di tutti gli immobili militari della piazza di Civitavecchia durante il triennio finanziario 1885-86, 1886-87, 1887-88, per l'ammontare di L. 18,000. Dep. L. 1,800. I fatali scadranno a mezzodì del 5 giugno p. v.

Municipio di Sondrio (21 maggio, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto a misura delle opere di costruzione di una condotta di acqua forzata in tubi di ghisa dal torrente Antognasco per fornitura d'acqua potabile alla città di Sondrio e relative provviste, sulla presunta somma di lire 125 mila, soggetta a ribasso d'asta. Cauz. provv. L. 10,000; defin. lire 20,000. I fat. scadono alle ore 11 del 5 giugno.

Prefettura di Roma (22 maggio, ore 11 antim. 1.a asta). — Appalto della fornitura di 22 scaffaletti a caselle con serrature a colpo da aprirsi con una piccola chiave a piastra scannellata per le corrispondenze da distribuirsi agli abbuonati nell'ufficio centrale delle Poste a Napoli. Prezzo L. 5,863. Cauz. provv. L. 300; def. L. 600. I fat. scadono l'8 giugno.

Deputazione provinciale di Torino (23 maggio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto della manutenzione per anni 9, della strada provinciale n. 5 da Torino a Savona per Mondovì e del tratto di diramazione da Carmagnola per Ceresole d'Alba. Prezzo d'appalto L. 4,750. Cauz. provv. L. 475; def. L. 1,600. I fatali scadono a mezzodì del 30 maggio.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (23 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione di 2 tronchi della strada provinciale di Benevento, il 1° dal confine della provincia, in prossimità del sito detto Capomazzo, fino al principio dell'abitato di Acerra, presso l'estremità del muro di cinta al molino a vapore, di lunghezza m. 1807; il 2.o dal termine del 1.o fino all'incontro dell'angolo nord della provinciale di circonvallazione al detto abitato, di lunghezza m. 206. L'asta si aprirà col sistema a misura in ribasso del prezzo presuntivo di L. 40,100. Cauz. provv. L. 1,000; defin. L. 3,000. I fatali scadono a mezzodì dell'8 giugno.

Comune di Volpiano (25 maggio, ore 2 pom., 1.a asta) —

Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Prezzo L. 27,000. Dep. L. 3,000. I fatali scadono alle ore 9 ant. dell'11 giugno p. v.

Direzione degli armamenti del terzo Dipartimento marittimo - Venezia (26 maggio, ore 12 merid., def.) — Provvista di scovoli per tubi di caldaie e spazzole diverse, per la somma ridotta a L. 18,253.52. Dep. L. 2,000.

Città di Torino (26 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto dell'impresa della sistemazione del tratto del Corso Brescia, compreso tra il Corso Emilia e via Alessandria. Prezzo L. 10,000. Dep. L. 2,000. I fatali scadono alle ore 11 ant. dell'11 giugno.

Municipio di Valdobbiadene, prov. di Treviso (26 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori riferibili alla ricostruzione della testata destra e rispettivo accesso del ponte sul Piave, fra Fener e Segusino, nonchè alla formazione di palificata per l'imbasamento delle stilate preesistenti, e che furono asportate dal fiume, e di quelle di aggiunta proposte per la ricostruzione del suddetto ponte, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 75,424.84. Cauz. provv. lire 3,600; def. il decimo della somma contrattuale. I fat. scadono alle ore 1 pom. del 3 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Padova (28 maggio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone dalla risvolta di Buoro Vecchio alla chiavica Bebbe, in comune di Cavarzere, dell'estesa per l'argine destro di metri 7465, e per l'argine sinistro di metri 7506, provvisoriamente deliberato per la presunta somma di lire 250,644.84, dietro l'ottenuto ribasso di L. 3,05 per cento su quella di stima. (Vedi n. 16 del *Monitore*).

Città di Torino (29 maggio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un edifizio per le scuole elementari nella regione Mongreno. Prezzo L. 36,000. Deposito L. 3,600. I fatali scadono alle 11 ant. del 15 giugno p. v.

Giunta municipale di Taranto (1 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la concessione della costruzione di un acquedotto e relativa distribuzione dell'acqua potabile nell'interno e suborghi di questa città, alle condizioni stabilite in apposito capitolato già debitamente approvato e del quale fa parte integrante il relativo progetto di massima per l'esecuzione dell'opera, visibili entrambi presso questa segreteria comunale nelle ore d'ufficio.

Il deliberamento provvisorio seguirà a favore di colui che avrà apportato un ribasso d'asta ed un miglioramento principalmente agli articoli seguenti:

1. Sulla durata della concessione che nel capitolato è stabilita a settanta anni.
2. Sul prezzo giornaliero fissato per ogni metro cubo di acqua distribuita ai privati di centesimi 50, e per l'abbuonamento annuo di L. 165, per quello semestrale di L. 85 e per quello trimestrale di L. 45.
3. Sulla garanzia di metri cubi 245 quotidiani che deve prestare il comune all'imprenditore.

Cauzione provvisoria L. 10,000; def. L. 2,000 di rendita pubblica italiana. I fatali scadono a mezzodì del 16 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (2 giugno, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie Isernia Atina-Roccasecca, compreso fra il ponte S. Leonardo presso l'abitato d'Isernia ed il ponte Vandra, della lunghezza di m. 11,493.82. Prezzo ridotto a lire 442,357.29. Cauzione provv. L. 25,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 8 ponti e ponticelli per la ferrovia da Torre Annunziata a Cancello.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal 9 al 15 aprile* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	464,277.75	269.62
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	439,592.50	255.28
Differenze nei prodotti della settimana 1885	—	+ 24,685.25	+ 14.34
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	7,436,293.50	4,318.41
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	6,913,750.81	4,014.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	—	+ 522,542.69	+303.46
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	281,574.75	188.85
Settimana corrisp. nel 1884	1,388.—	237,140.48	170.85
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 44,434.27	+ 18.—
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,491.00	3,769,543.97	2,528.20
Introiti corrisp. nel 1884	1,381.77	3,607,798.28	2,611.00
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+109.23	+ 161,745.69	— 82.80

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,845.98	459,56	10,305.54
Torino-Lanzo » 32	26,886.38	10,233.19	37,119.57
Settimo-Rivarolo » 23	8,661.78	8,279.32	16,941.10
Santhià-Biella » 30	21,581.26	22,594.31	44,175.57
Fossano-Mondovì » 24	2,522.84	»	2,522.84
Sassi-Superga » 3	1,883.60	»	1,883.60
	71,381.24	41,566.38	112,948.22

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana. — *Dal 12 al 18 febbraio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana	1,725	642,514.57	19,421.65
Settimana corrisp. del 1884	1,684	662,202.73	20,560.31
Differenza in più	41	—	—
Differenza in meno	—	19,688.16	1,138.66
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 febbraio 1885	1,725.000	4,305,185.91	18,631.60
Periodo corr. 1884	1,684 —	4,413,245.39	19,574.95
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	108,059.48	943.35

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 30 aprile 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori	18,820.91	1,615.30	5,905.55	1,594.55	2,568.35	2,789.25
Bagagli	318.85	30,10	188.85	7.90	52.75	6.55
Merci G. V.	1,841.89	241.00	312.40	61.55	236.50	»
Merci P. V.	8,876.10	1,985.60	2,899 35	1,670.05	1,542.55	336.15
Totali	29,857.65	3 902.00	9,306.15	3,334 05	4,400 15	3,131.95

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE
CAPITALE 200 milioni interamente versato

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione nell' adunanza del 23 corr., a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali, è convocata pel giorno 28 Maggio prossimo, a mezzodì, in Firenze nel locale della Borsa Via dei Saponai N. 3 e Lungarno della Borsa, l'Assemblea generale degli Azionisti col seguente

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio di Amministrazione,
Bilancio consuntivo del 1884, preventivo del 1885 e deliberazioni relative,
Deliberazioni intorno alle modificazioni introdotte dal Parlamento alla Convenzione del 23 Aprile 1884, ed Atto addizionale del 31 Ottobre 1884, e nel relativo Capitolato ed allegati,
Nomina di consiglieri d' amministrazione,
Nomina dei sindaci e dei supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dall'11 a tutto il 16 maggio prossimo.

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Ital.;
» **Napoli**, alla Cassa della Direzione dei Lavori
» **Torino**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi ed alla Banca di Credito Italiano;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Ind.le e Comm.le ed alla Banca di Sconto di Parigi;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Le modalità per l' esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, del 27 corrente n. 98, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

Firenze, li 28 Aprile 1885.

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 20 Maggio 1885. Num. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LA NUOVA LEGGE FERROVIARIA

(Contin. e fine — Vedi num. 19).

Art. 68. *Recipienti vuoti di ritorno.* — Ai recipienti vuoti spediti a piccola velocità, che nei quattro mesi precedenti abbiano servito per trasporti sulla ferrovia a grande od a piccola velocità, si applica, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi dall'Amministrazione, il prezzo delle merci di sesta classe pei sacchi vuoti e quello delle merci di quarta classe, piccola velocità, per gli altri recipienti, senza tener conto delle disposizioni degli articoli 67 e 97, semprechè nel ritorno sia tenuta la stessa via dell'andata e la spedizione sia diretta all'originario mittente dei recipienti pieni.

I recipienti che possono fruire del prezzo di quarta classe sono: i barili, le bigoncie, i bigoncioli, le botti, le casse, i cassoni da seta, i caratelli, i mastelli, le navasse, i tini, le tinozze, le zangole, i canestri, le ceste, le corbe, i corbelli, le gabbie, i panieri, i cestoni ed altri recipienti di vimini, le sporte e gli sportoni, gli stagnoni, le damigiane, i bottiglioni ed i fiaschi di vetro impagliati, questi ultimi condizionati in cesti, in gabbie, in casse od anche alla rinfusa se a vagone completo.

I carri privati carichi di botti, barili, o fiaschi vuoti da vino, gli uni e gli altri di ritorno nel periodo di quattro mesi, fruiscono del prezzo di quarta classe e sono tassati cumulativamente coi recipienti caricati su di essi.

I recipienti vuoti spediti a piccola velocità nei luoghi di produzione pel carico di acquavite, alcool, olio, vino, mosto, uva fresca ed aceto, i cestoni pei bozzoli, le damigiane per l'acido solforico, i fiaschi per il vino e per le acque minerali sono tassati in base alle tariffe rispettive; quando poi entro un mese sieno ritornati pieni delle merci soprannominate alla stazione dalla quale originariamente partirono, si accorda, ma in via di rimborso, la tassa di favore stabilita pei recipienti vuoti di ritorno.

Il rimborso sarà fatto deducendone l'ammontare dal costo della spedizione in cui i recipienti ritornano pieni.

Art. 69. *Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico delle merci, a qualunque classe appartengano, sono di regola eseguite a cura dell'Amministrazione.

Il carico consiste nel prendere le merci dal luogo dove il mittente deve averle depositate in seguito alle indicazioni del capo-stazione e nel riporle entro i vagoni. Lo scarico consiste nel levare le merci dai vagoni e nel portarle nei locali o nei luoghi dove se ne effettua la consegna ai destinatari.

Qualora l'Amministrazione, per agevolare il carico e lo scarico, creda di prescrivere che i carri o birocci privati coi quali si trasportano o si esportano le merci dalla stazione sieno condotti fino al punto di contatto dei vagoni, le dette operazioni hanno luogo dai carri e birocci ai vagoni o viceversa. Le operazioni relative alla stivatura ed alla miglior disposizione delle merci sui carri o sui birocci privati incombono sempre al destinatario.

È riservato all'Amministrazione il determinare in quanto e dove il carico e lo scarico potranno o dovranno effettuarsi a cura e spese dei mittenti e destinatari: in tali casi, come in quelli previsti dall'avvertenza *c*) dell'art. 63, il diritto fisso stabilito dalla tariffa si considererà ridotto di centesimi cinquanta per tonnellata e per ogni operazione di carico o di scarico.

L'obbligo dell'Amministrazione è soddisfatto allorchè i vagoni sono collocati in luogo in cui si possa accedere, ed il carico e lo scarico si possa compiere.

Il carico e lo scarico delle merci a cura e spese dei mittenti e destinatari sono regolati dalle seguenti norme:

a) *In partenza*: i vagoni devono essere completamente caricati nelle ventiquattr'ore dalla loro consegna:

b) *In arrivo*: i vagoni devono essere completamente caricati nel termine fissato pel ritiro delle merci; (117);

c) Quando il mittente o il destinatario non provveda in tempo utile al completo carico o scarico delle merci, l'Amministrazione ha diritto di liberare i vagoni col mezzo dei propri agenti, mettendo a carico delle merci la relativa spesa in ragione di L. 0.50 per ogni tonnellata e per ciascuna operazione, aggiungendo inoltre i diritti di deposito (117);

d) Tanto il mittente quanto il destinatario debbono sottoporsi a tutte quelle norme e cautele che saranno stabilite dal capo-stazione nell'interesse del servizio e della conservazione del materiale.

L' effettuazione del carico o scarico a cura dei mittenti e destinatari deve risultare dalla lettera di porto.

Art. 92. *Richiesta di spedizione.* — Per ottenere il trasporto di merci e di altre cose (esclusi i bagagli ed i cani accompagnati dal viaggiatore) (46) è necessaria una richiesta in iscritto, ossia una *nota di spedizione* (*) per la grande velocità, ed una *lettera di porto* (*) per la piccola velocità, perfettamente conforme ai modelli approvati dall' Amministrazione (**).

La richiesta di spedizione deve essere presentata in semplice esemplare, allorchè si tratta di trasporti sopra una sola rete e in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate al trasporto, se questo ha luogo in servizio cumulativo.

Per le spedizioni di numerario e d' altri oggetti menzionati nella relativa tariffa generale devesi rimettere un esemplare in più, per essere trattenuto dalla stazione di partenza.

La richiesta di spedizione deve portare le seguenti indicazioni:

a) Il nome della stazione di partenza e di arrivo;

Quando il luogo di destinazione non fosse in corrispondenza colla stazione speditrice, ovvero si trovasse oltre le ferrovie, il mittente deve designare il mezzo od il modo col quale intende di eseguire o disporre l'inoltro della spedizione (125). Altrettanto deve fare quando le merci fossero dirette ad una stazione o fermata non ammessa al servizio merci, ovvero quando la spedizione eseguita a piccola velocità si dovesse inoltrare *d' ufficio* a stazione abilitata soltanto a trasporti a grande velocità.

b) Il nome, cognome ed indirizzo dello speditore e del destinatario;

c) La descrizione della spedizione, cioè:

Se trattasi di merci, la qualità dell' imballaggio, il genere o la natura ed il relativo peso (113); il numero dei colli, le marche ed il numero da cui sono controdistinti e, quando ne sia il caso, le dimensioni ed il volume dei medesimi.

Se trattasi di numerario e d' altri oggetti contemplati nella tariffa del numerario ed oggetti preziosi, la dichiarazione in tutte lettere del relativo valore, oltre alle altre indicazioni richieste per le merci.

Se trattasi di veicoli, il numero e la qualità secondo la nomenclatura esposta all' articolo 72.

Se trattasi di feretri, le indicazioni contenute nella tabella esposta all' articolo 78.

Se trattasi di bestiame, il numero dei capi, la specie e la classe cui appartengono secondo la nomenclatura stabilita (79).

d) Se il trasporto debba aver luogo in porto affrancato od assegnato, salvo le eccezioni stabilite (5);

e) La menzione: *In stazione*, quando non vuolsi che la merce sia trasportata a domicilio nelle località dove esiste un tal servizio (120);

f) La domanda delle tariffe speciali (108);

g) La dichiarazione del valore, pel caso di assicurazione (104);

h) La indicazione specifica dei documenti doganali, di polizia o di altro genere che dovessero scortare le spedizioni (8);

i) Le spese anticipate, distinte come all' art. 121, e gli assegni a carico della spedizione (122);

k) Il luogo di spedizione, il giorno della consegna e la firma dello speditore o di chi per esso.

Per le merci infiammabili od esplodenti deve essere pure dichiarato se trovansi internamente condizionate a senso delle prescrizioni vigenti (102).

Tutte queste indicazioni devono essere ripetute sul tagliando della richiesta di spedizione intitolato: *Bollettino di consegna.*

(*) Le locuzioni *nota di spedizione* e *lettera di porto* sostituiscono quella di *lettera di vettura* usata nel Codice di commercio.

(**) Questi modelli variano di colore secondo l' Amministrazione cui appartiene la stazione speditrice.

E' in facoltà dello speditore d' indicare la via che intende di far seguire alla spedizione; in difetto di tale indicazione l' Amministrazione deve scegliere quella che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore.

Art. 95. *Accettazione delle merci* — Le merci che, secondo gli usi commerciali, sogliousi trasportare in recipienti od in altro modo imballate e quelle altre per le quali l' imballaggio fosse tassativamente prescritto dall'Amministrazione, debbono essere condizionate in modo da permetterne il carico, il trasporto e lo scarico senza pericolo di danni e di avarie.

L'Amministrazione ha diritto di rifiutare il trasporto delle merci non convenientemente imballate, come pure di quelle presentate senza imballaggio, allorchè gli agenti della stazione giudicassero che debbano averlo, e così le merci che presentassero traccie di deterioramento o di avarie, salvo che lo speditore esoneri l' Amministrazione da responsabilità rilasciando all' uopo la dichiarazione di di garanzia, in conformità del modello esistente sulla richiesta di spedizione.

I liquidi che spandono dai recipienti e le merci che per qualsiasi altro motivo possono arrecar danno alle altre, non si accettano nemmeno con la dichiarazione di garanzia.

Le merci che si consegnano alla rinfusa, come argilla, asfalto, calce, carboni, concimi, avanzi, corna ed unghie, ghiaia, gusci di noci, letame, sabbia, terra e simili che possono mescolarsi con altre, si accettano soltanto a vagone completo. Le spedizioni ed i complementi di partite delle merci di cui sopra non occupanti un vagone devono essere consegnate in sacchi, cesti, barili od altri recipienti; diversamente si tassano a forma dell'articolo 67.

Per le merci pericolose sono da osservarsi le speciali condizioni prescritte (102).

Di regola i colli di merci da trasportarsi, tanto a grande quanto a piccola velocità, ad esclusione delle partite a vagone completo, debbono avere un indirizzo chiaro e preciso del destinatario e della stazione a cui sono diretti, oltre le marche ed i numeri riportati sulla richiesta di spedizione.

Le spedizioni si effettuano nell' ordine della loro accettazione al trasporto, a meno che per la natura di esse, per la loro destinazione o per altri motivi non sia necessario seguire un ordine diverso o non siavi impedimento per caso fortuito o di forza maggiore.

Art. 98. *Merci richiedenti cure particolari nel trasporto* — Per le merci richiedenti cure particolari nel trasporto, come, per esempio, quelle infiammabili od esplodenti, acidi minerali, liquidi in recipienti di vetro non incassati, ecc, l'Amministrazione, col consenso del Governo, potrà aumentare le tasse del 50 0[0], salvo che sia stato altrimenti provveduto nelle singole tariffe.

L'Amministrazione indicherà al pubblico, mediante avvisi, le merci cui è applicabile siffatta disposizione.

Art. 109. *Modificazioni al contratto di trasporto.* — I cambiamenti di destinazione, di destinatario, di velocità o di quant'altro riflette una spedizione consegnata pel trasporto sono regolati dalle seguenti norme:

a) Il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene al solo speditore o giratario, escluso chiunque altro;

b) Il mittente od il giratario non può dare le disposizioni di che sopra, senza presentare la ricevuta rilasciatagli, quando trattasi:

1. Del ritorno della spedizione;
2. Del cambiamento di destinazione o destinatario;
3. Della sospensione di consegna al destinatario per oltre dieci giorni dall'arrivo della spedizione.

In tutti questi casi si farà annotazione sulla ricevuta dell'ordinata modificazione.

Pel ritiro della spedizione in partenza si applica il disposto dell'art. 96.

c) In difetto della presentazione della ricevuta per asseritone smarrimento o distruzione, lo speditore od il giratario non è ammesso a dare le disposizioni specificate alla precedente lettera *b*) se non verso idonea cauzione per tutto il termine della prescrizione (146);

d) Il cambio di velocità può farsi soltanto nel caso in cui un trasporto a piccola si voglia far eseguire a grande velocità;

e) Le domande di modificazioni al contratto devono essere fatte in iscritto dallo speditore alla stazione di partenza e sul modello stabilito; lo speditore assume la responsabilità di tutte le conseguenze dei cambiamenti;

f) L'Amministrazione darà corso ai cambiamenti e modificazioni in quanto la loro comunicazione si possa fare in tempo utile e ne sia conciliabile l'esecuzione colla regolarità del servizio ordinario:

g) Gli ordini di che si tratta non hanno alcun valore se non sono dati per mezzo della stazione di partenza;

h) Per ogni ordine il mittente o il giratario deve pagare la tassa di lire una, più l'eventuale maggior prezzo di trasporto e le altre spese che fossero la conseguenza dell'esecuzione dell'ordine;

i) Il diritto del mittente, ancorchè detentore della ricevuta di spedizione, cessa per passare al destinatario, dal momento in cui questi svincolando la spedizione, abbia ritirato il bollettino di consegna (110).

Art. 146. *Termine e decorrenza della prescrizione* — Le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso:

a) di sei mesi, se la spedizione fu fatta in Europa;

b) di un anno, se la spedizione fu fatta in altro luogo.

Il termine per la prescrizione in caso di perdita totale decorre dal giorno in cui le cose da trasportarsi avrebbero dovuto giungere alla loro destinazione; in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno della riconsegna.

Interromperà il corso della prescrizione la prima domanda che l'interessato presenti in via amministrativa, in doppio originale al capo stazione del luogo di partenza o d'arrivo della merce. Il capo stazione apporrà il visto ad uno dei due originali, che verrà restituito all'interessato, in prova della esibizione della domanda.

Si prescrivono del pari entro il termine di un anno decorribile dal giorno dell'effettiva consegna, le azioni del vettore contro lo speditore.

D — *Nel capo*: NOMENCLATURA E CLASSIFICAZIONE DELLE MERCI *a piccola velocità nelle voci seguenti*:

Bozzoli sfarfallati e bozzoli doppi o doppioni di scarto in balle;

Bozzoli lavati o spogli della seta (gallettame e bozzolame) in balle;

Gallettamini ossia ultimi residui dei bozzoli spogliati in balle;

Lana lavata in balle;

Lana meccanica, ricavata dagli stracci, in balle;

Lana sucida in balle;

la doppia *w*, è sostituita dalla *v* semplice; e la *voce*: Stracci di ogni specie in balle, dalla 5ª classe passa alla 6ª, serie D.

Alla nota apposta alla *voce* Seta greggia e manifatturata categoria 7, è sostituita la seguente:

I pacchi contenenti seterie debbono essere ricoperti in tela cerata, legati con una cordicella e suggellati convenientemente; ogni pacco deve inoltre essere collocato fra due assicelle della stessa dimensione del pacco e legate con una corda più grossa, le cui estremità debbono essere fermate con suggello all'esterno di una delle assicelle.

Per le spedizioni in casse, è obbligatoria l'ammagliatura con corda; inoltre sulle connessioni delle casse e alla distanza di 10 centimetri l'uno dall'altro, debbono essere apposti dallo speditore i suggelli in ceralacca. L'impronta dei suggelli deve essere riportata sulla richiesta di spedizione.

Per la *seta nera in cordoni* sono da osservarsi le speciali condizioni contenute nelle tariffe e condizioni pel trasporto delle merci infiammabili ed esplodenti — 1ª categoria.

E. — *All'art.* 4 *delle* CONDIZIONI GENERALI PER L'APPLICAZIONE DELLE TARIFFE SPECIALI *dell'allegato E, è sostituito il seguente:*

Art. 4. Dopo il ricevimento senza riserva da parte del destinatario non sono ammessi reclami per avarie o perdite parziali delle cose trasportate.

F — *All'* **avvertenza** e *della* TARIFFA SPECIALE *n.* 4, Grande velocità, *è sostituita la seguente:*

Ai bozzoli sfarfallati, ai bozzoli doppi o doppioni di scarto nonchè ai bozzoli lavati e spogli della seta, in balle compresse in ragione di 150 chilogrammi per metro cubo, si applica la tariffa speciale n. 2 G. V.

G. — *Al n.* 3 *delle* CONCESSIONI SPECIALI *dell'appendice n.* 1, *allegato E, è sostituito il seguente:*

3. Trasporti degli impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato.

Gli impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato, ai quali è concesso di poter viaggiare sulle strade ferrate colla riduzione del 50 per cento sul prezzo di tariffa, sono quelli dei Ministeri, del Consiglio di Stato, della Corte dei Conti, del Gran Magistero dell'Ordine Mauriziano, della Corte di Cassazione, della Procura generale erariale, dello Archivio di Stato e quelli delle due Camere legislative residenti in Roma.

La riduzione è pure estesa alle persone di famiglia conviventi ed a carico dell'impiegato; alle persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti semprechè viaggino collo stesso convoglio in cui viaggia l'impiegato o la sua famiglia.

Al n. 11 *è sostituito il seguente:*

Trasporti dei veterani che si recano a Roma pel servizio d'onore alla tomba del Re Vittorio Emanuele, non che delle rappresentanze elette rispettivamente dalle singole Società dei reduci e dei superstiti delle patrie battaglie, che si recano a Caprera nell'anniversario della morte del generale Garibaldi.

Riduzione del 75 per cento sul prezzo dei biglietti di prima, seconda e terza classe, tanto pel viaggio di andata a Roma o ai porti d'imbarco, quanto pel viaggio di ritorno.

E al n. 15 *è sostituito il seguente;*

Trasporti di operai, di braccianti d'ambo i sessi in comitive di almeno dieci persone.

Alle comitive di operai e di braccianti di ambo i sessi che si recano a lavorare in una stessa località e ne ritornano, partendo da una stessa stazione e diretti ad una medesima destinazione in numero di dieci persone almeno, è accordato il trasporto alla metà del prezzo di terza classe in treno omnibus.

RETE ADRIATICA.

H. — *All'art.* 19 *del contratto è sostituito il seguente:*

Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge, e quelle dell'allegato *E* se non per decreto Reale.

Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E*, quanto delle condizioni generali dei trasporti dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenti la opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale. La Società resta frattanto autorizzata a mantenere i vigenti supplementi di prezzo sui tratti acclivi.

Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la So-

cietà verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato.

L. — *All'allegato A dello stesso contratto sono fatte le modificazioni ed aggiunte seguenti:*

Alla nota apposta alla linea:

« Piacenza-Bologna, »

È sostituita la seguente:

« Costruita la Parma-Spezia, il tratto Piacenza-Parma sarà comune colla rete Mediterranea ».

Alla dizione:

« Portogruaro-Casarsa-Gemona e Treviso-Motta, »

È sostituita la seguente:

« Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona e Treviso-Motta ».

Alla dizione:

« Pescara-Aquila-Terni, »

È sostituita la seguente:

« Pescara-Castellammare Adriatico-Aquila-Terni ».

Nelle linee di 3ª categoria alla dizione:

« Candela-Fiumara d'Atella, Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza, »

È sostituita la seguente:

« Candela-Ponte Santa Venere-Melfi-Rionero, Potenza ».

Nelle linee di 4ª categoria si aggiunge la linea:

« Barletta-Spinazzola ».

M. — Agli articoli 21, 39, 44, 83, 84, 85, 103, 106 del capitolato sono sostituiti i corrispondenti articoli modificati del capitolato per la rete Mediterranea:

E negli allegati *D*, *E* ed appendice n. 1 dell'allegato *E* sono introdotte tutte le modificazioni citate nel precedente paragrafo 1, relative ai medesimi allegati della rete Mediterranea.

RETE SICULA.

N. — *Agli articoli* 3 *e* 15 *del contratto sono sostituiti i seguenti:*

« Art. 3. La Società prenderà il nome di *Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia* e stabilirà la sede dell'Amministrazione centrale nella città che verrà designata nello statuto sociale.

Qualora la sede dell'Amministrazione centrale non fosse nella capitale del Regno, la Società avrà obbligo di istituirvi, per tutti i suoi rapporti col Governo, un ufficio permanente di rappresentanza.

Qualora però la sede della sua Amministrazione centrale non fosse in Palermo, la Società dovrà istituire in questa città la Direzione generale dell'esercizio, e conservare inoltre la Direzione di esercizio esistente in Messina.

Essa sarà rappresentata per tutti i suoi rapporti legali dal direttore generale, la cui nomina dovrà essere approvata dal Governo con decreto Reale.

In caso di assenza od impedimento del direttore generale, si provvederà alla rappresentanza della Società, a forma di quanto sarà disposto nello statuto sociale.

Art. 15. Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti, dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato *E* se non per decreto Reale.

Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E*, quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe, di cui agli allegati *D* ed *E*, sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali che meglio valgano a sviluppare il traffico.

Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

Sulle basi poi delle tariffe di cui ai suddetti allegati, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto con Amministrazioni ferroviarie, quanto con Società di navigazione, specialmente per quanto riguarda il servizio cumulativo tra la rete Sicula e le reti continentali attraverso lo stretto di Messina.

Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato.

O. — *Nell'allegato A alla linea:*

« Castelvetrano-Porto Empedocle ».

È sostituita la seguente:

« Castelvetrano-Porto Empedocle coi suoi prolungamenti per Canicattì e per Licata ».

P. — *All'art.* 40 *del capitolato è sostituito il seguente:*

È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso. La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colle nuove tariffe ribassate e di quelli che per gli stessi trasporti si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o il maggior prodotto che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditata al concessionario; e, per gli effetti della compartecipazione di cui agli articoli 19 del contratto e 69 del capitolato, sarà computata in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 2 e mezzo per cento all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo ed il concessionario, o per mezzo del Collegio arbitrale di cui all'art. 100, qual parte dell'eccedenza siasi conseguita per effetti dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo, e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

Qualunque variazione di tariffa che venga concordata fra il Governo ed il concessionario, non darà luogo a compensi a favore di quest'ultimo.

Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi delle facoltà di cui nel primo comma, ordinasse l'applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa concordata.

Agli articoli 17, 35, 78, 79, 80, 98, 100 *del capitolato sono sostituiti i corrispondenti articoli modificati del capitolato per la rete Mediterranea. E negli allegati D, E ed appendice n.* 1 *sono introdotte tutte le modificazioni citate nel precedente paragrafo, relative ai medesimi allegati della rete Mediterranea.*

Q. — *Nell'allegato* E bis *e appendici sono introdotte le seguenti modificazioni:*

1° — Gli articoli modificati 2, 7, 10, 25, 55, 58, 63, 68

69, 92, 95, 98, 109 e 146 dell'allegato *D*, e l'art. 4 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali dell'allegato *E* sono sostituiti agli articoli corrispondenti delle tariffe e condizioni per il servizio interno della Sicilia, contenute nello stesso allegato *E bis* e annesse appendici.

2ª — *All'art. 68 di questo allegato è fatta l'aggiunta seguente*:

Le disposizioni del presente articolo sono applicate alle casse scomposte e legate a fascio per uso di agrumi e alle botti per l'agro concentrato.

3ª *Nella nomenclatura e classificazione delle merci.*

Alla voce *carrubbe* aggiungere nelle colonne delle tariffe speciali « peso minimo 5, classe 6, serie B ».

Alla voce *sommacco* il peso minimo è ridotto a 4 tonnellate.

CONDOTTA E DISTRIBUZIONE
DELLE ACQUE DI SERINO
IN NAPOLI

(Continuazione e fine — V. N. 19).

I tubi che compongono sia le condotte forzate che la distribuzione in città, sono in ghisa grigia di seconda fusione della migliore qualità, omogenea, compatta e suscettibile di lavorazione a lima, a scalpello ed al trapano. I tubi diritti, della lunghezza di m. 4, sono gettati verticalmente e presentano quindi minori probabilità di difetti o soffiature. Lo spessore è naturalmente variabile e proporzionale alla pressione dell'acqua nei tubi. Nella condotta da metri 0,700 dell'alto servizio lo spessore varia secondo le zone da m/m 22 a m/m 37; nell'altra da m. 0,800, è compreso fra m/m 18 e m/m 26 (*).

I tubi furono, in generale, assoggettati ad una pressione idraulica di prova, doppia di quella corrispondente al lavoro effettivo, senza però oltrepassare la pressione massima di 24 atmosfere.

Il sistema di collegamento dei tubi adottato, è quello detto ad *imbuto*. Una delle estremità è allargata per un certo tratto di lunghezza, in modo che il diametro interno dell'imbuto superi l'esterno del tubo contiguo da innestarsi, di alcuni millimetri. L'altra estremità è cilindrica e munita di un piccolo risalto. Si innesta quest'estremità nell'imbuto e nel vano anulare, esistente tra la superficie esterna del tubo e l'interna dell'imbuto, si caccia a forza alcune treccie di fune incatramata fino a qualche centimetro dal margine, poi si completa il vano anulare versando del piombo fuso che si comprime in seguito. Questo sistema di collegamento ha dato in pratica dei buonissimi risultati.

Nella posa dei tubi si fece anche una prova idraulica per tratti successivi di 200 metri circa di condotta, iniettando con una pompa l'acqua fino a raggiungere la pressione di carica ordinaria, aumentata di cinque atmosfere.

La maggior parte dei tubi proviene dalla rinomata fonderia di Terni che eseguì pure i lavori di posa.

L'ammissione diretta dell'acqua, quando i tubi sono ancora vuoti, non essendo possibile per i colpi formidabili d'ariete che ne deriverebbero, si eseguì una derivazione, all'estremità dell'acquedotto in muratura, con un tubo in ghisa del diametro interno di m. 0,200 detto di *mise en charge*, il quale comunica colle tre condotte forzate al ponte dei Regi Lagni e permette l'afflusso lento e graduale dell'acqua nel punto più basso delle condotte.

Lungo il percorso, ad ogni 500 metri circa e nelle posizioni più elevate nel profilo dei tubi, sono stabiliti dei sfiatatoi detti *ventose* che permettono l'efflusso dell'aria durante il periodo di carica dei sifoni. Per poter poi eseguire le eventuali sostituzioni di qualche tubo avariato, si sono eseguite tre scariche parziali per la condotta del medio servizio e cinque per l'altro, cosicchè in caso di riparazioni non è necessario di vuotare l'intera condotta.

All'estremità dell'acquedotto in muratura sulla collina di Cancello, si è costruito un castello di distribuzione che permette di dirigere l'acqua pel canale a scaloni ai due castelli di presa delle condotte forzate, oppure inviarla per una derivazione che utilizzerebbe la considerevole forza idraulica disponibile di circa 1500 cavalli.

Le tre file di tubi che compongono la condotta forzata dell'alto e medio servizio, procedono parallelamente sotto terra, discendendo con forte pendenza la collina di Cancello fino alla pianura di Acerra, che trovasi a 25 metri circa sul livello del mare e traversa in linea retta. Il profilo della condotta si mantiene allora per circa 10 chilometri quasi orizzontale, poi seguendo l'andamento del terreno che si eleva con una pendenza media dell'8 per mille, la condotta raggiunge presso Miano la quota di 85 metri, dove ridiscende di circa 25 metri per passare sopra un ponte la vallata contigua. Dopo il ponte di Miano, la coppia di tubi da m. 0,800 si eleva con fortissima inclinazione e raggiunge il castello di presa della condotta libera che comunica col serbatoio di Capodimonte, mentre il tubo da metri 0,700 prosegue lungo la collina, traversa il Parco reale di Capodimonte in galleria artificiale accessibile al personale per eseguire le occorrenti riparazioni, poi dopo un percorso la maggior parte in galleria, termina al serbatoio dello Scudillo a 183 metri sul livello del mare.

L'intermediario di grandi serbatoi disposti nei punti più elevati della città, è indispensabile nell'impianto di una buona distribuzione d'acqua. Quando l'approvvigionamento dell'acqua è fatto con macchine elevatorie la capacità del serbatoio può essere di poca entità, poichè il servizio è sempre assicurato con opportune motrici di riserva, ma quando si ricorre alle grandi derivazioni delle acque di sorgente, il serbatoio rappresenta un deposito necessario al consumo di due o più giorni in previsione di guasti, di visite e di eventuali lavori di riparazione dell'acquedotto. Così mentre nel 1860 la riserva d'acqua a Parigi era di soli 80,000 metri cubi, in seguito ai lavori di derivazione delle acque della Dhuis e della Vanne si raggiunse la capacità di 480,000 metri cubi pei diversi serbatoi, costruendone uno di 300,000 m.³ a Montrouge ed un altro di 100,000 m.³ a Menilmontant.

In America, dove le principali città New-York, Washington, Boston sono alimentate con derivazioni d'acqua, si dà una grande importanza ad avere un'abbondante riserva d'acqua. A New-York per esempio, si costruì nel centro stesso della città un serbatoio che può immagazzinare circa quattro milioni di metri cubi d'acqua con 10 metri di profondità.

Il serbatoio detto di Capodimonte si compone di cinque grandi gallerie parallele, scavate nella roccia tufo del sottosuolo che si trova tra le vie nuova e vecchia di Capodimonte. Ciascuna galleria lunga m. 224, larga m. 9,25

(*) Secondo la formola ordinaria in uso pei tubi gettati verticalmente lo spessore è dato dalla formola $s = 0{,}008 + 0{,}016Dn$; D essendo il diametro in metri del tubo, n il numero delle atmosfere di pressione. — Dupuit propose invece la seguente formola $s = 0{,}008 + 0{,}00016\,D\,(80 + H)$ la quale applicata per la condotta dell'alto servizio facendo $H = 180$ si ha $s = 0{,}037$, e per la condotta del servizio medio, essendo $H = 80$, si ha $s = 0{,}028$ ossia 2 m/m più dell'effettivo. Si deve però notare che l'espressione $0{,}00016\,D \times 80$, la quale rappresenta l'aumento di grossezza per resistere ai colpi di ariete, è piuttosto esagerata e corrisponde nel caso attuale ad un aumento di 10 m/m nello spessore per rispetto alla formola ordinaria in uso.

ed alta m, 11,50 è separata dalla contigua da uno spessore di tufo di m. 9,25. La sezione trasversale di queste gallerie si compone di due pareti verticali che si congiungono superiormente con segmenti d' archi circolari di raggio decrescente verso il vertice, ed inferiormente da un fondo quasi orizzontale raccordato ai due estremi con un arco circolare. La superficie di questa sezione è di m.^{2} 82, dei quali 63 formano la sezione occupata dall'acqua che ha metri 8 di altezza. Delle cinque grandi gallerie, solo la centrale è separata dalle altre, mentre le due estreme ad oriente e ad occidente sono riunite fra loro da gallerie trasversali, per modo che si hanno tre grandi bacini. Il volume d' acqua immagazzinato con 8 metri di profondità è di 80,000 metri cubi.

A regolare l' altezza d' acqua nei serbatoi fissata a 92 m., 50 sul livello del mare, si costruirono nelle divisioni di due gallerie contigue degli sfioratori comunicanti, coll' intermediario di un pozzo, direttamente col canale di scarico. L' acqua d' arrivo ad una testata passa nei condotti di distribuzione stabiliti nella stessa estremità della galleria contigua, e si facilita così il rinnovamento continuo dell' acqua depositata. Solo per la galleria centrale n. 3 si ha l' arrivo e la distribuzione nella stessa testata. La derivazione dell' acqua è fatta a circa 40 centimetri d' altezza sopra il fondo, e lo scarico necessariamente nella parte più bassa. La superficie delle gallerie è ricoperta da un doppio strato d' intonaco di malta con pozzolana vulcanica e cemento idraulico di Grenoble. Alcuni pozzi comunicanti col suolo servono alla necessaria aereazione dell'acqua immagazzinata. Quest' opera grandiosa fa molto onore agli ingegneri che la progettarono ed a quelli che la eseguirono.

Il servizio generale di distribuzione è fatto in tre piccole gallerie, disposte in tre piani diversi sullo stesso asse perpendicolare a quello delle gallerie e separate da uno spessore di roccia di m. 9.25. Nella galleria superiore trovasi il canale d'arrivo, che coll'intermediario di paratoie, alimenta le gallerie n. 2, 3, 4. Alla sua estremità il canale d' arrivo comunica collo scarico, passando per uno stramazzo che forma la periferia d' un pozzo di collegamento tra i due canali. È pure possibile dirigere le acque d' arrivo direttamente nei due tubi di distribuzione dell' acqua per la città senza ricorrere al transito dei serbatoi. Due tubi in ghisa, del diametro di m. 0,800 l'uno e di m. 0,600 l' altro, sono disposti nella galleria di servizio intermedia in comunicazione colle parti inferiori delle gallerie 1, 3, 5 e, col canale d' arrivo, costituiscono le condotte di distribuzione principali della città. Infine nella piccola galleria inferiore trovasi il canale di scarico, il quale raccoglie le acque eccedenti che provengono dallo stramazzo del canale d' arrivo e dagli sfioratori delle gallerie. Questo canale, che versa le acque nel rivo comunale delle Fontanelle, comunica pure col fondo delle cinque gallerie e serve di scarico generale nel caso di riparazione o di pulitura dei bacini.

La condotta di distribuzione del diametro di m. 0,800 transitando nelle spaziose gallerie formate dalla cave di estrazione di tufo per costruzioni, sbocca nella strada nuova di Capodimonte alla quota di 80 metri e si prolunga fino al Museo, dove si biforca in una condotta di m. 0,600 lungo via Roma che ha numerose diramazioni nel centro della città, e termina a Mergellina con un diametro di 0,400, ed in altra di m. 0,200 che discende per via Cavour e si congiunge a Foria colla condotta di 0,600 la quale, partendo dal serbatoio di Capodimonte, discende direttamente. Quest' ultima condotta ha due grandi ramificazioni; una per la Marina lungo la via del Duomo con una condotta di 0,450 che si riduce in 0,300 alla sua estremità: l' altra di 0,350 si dirige al Reclusorio, poi retrocede per Borgo S. Antonio e si ricongiunge colle ramificazioni della condotta che segue la via del Duomo.

Lo sviluppo delle condotte e diramazioni alimentate dal serbatoio di Capodimonte è di m. 71,300.

La distribuzione d' acqua nelle parti elevate della città viene effettuata dal serbatoio dello Scudillo presso villa Castagneto che occupa una superficie di quasi 4,000 metri quadrati. Anche questo serbatoio è costituito da gallerie scavate nel tufo della collina. In queste gallerie lunghe 114 metri e larghe 9^m,25 l' acqua con 6 metri di altezza raggiunge la quota di 183 metri sul livello del mare e forma, nel complesso delle tre gallerie di cui si compone il serbatoio dello Scudillo, una riserva d' acqua di circa 20,000 metri cubi.

Dall' angolo a mezzogiorno di questo serbatoio parte una condotta libera in muratura di 2,260 metri la maggior parte in galleria che sbocca al largo Antignano. Segue una condotta forzata in cemento di Grenoble a sezione circolare che arriva alla porta di Posilipo. Da questa condotta si staccano due condotte in ghisa le quali ramificandosi alimentano la parte alta occidentale della città. L' alta zona orientale è invece servita da una condotta in ghisa di m. 0,250 la quale partendo dal serbatoio segue il percorso in galleria della condotta di arrivo e serve i villaggi di Capodimonte e Miano. Infine una terza condotta di m. 0,150 parte dal serbatoio e discende direttamente verso il Museo ramificandosi nel suo percorso. È bene notare che le ramificazioni dei due servizi alto e medio hanno diversi punti di contatto, per modo che il serbatoio dello Scudillo può da solo servire eventualmente ai bisogni di tutta la città.

La rete in ghisa del servizio alto misura metri 28,700, che sommati coi 71,300 del servizio medio formano uno sviluppo totale di 100 chilometri per le condotte di distribuzione d' acqua della città.

È poi intenzione della Società concessionaria di utilizzare la caduta di m. 5.66 esistente tra il livello ordinario dell' acqua nel serbatoio dello Scudillo e le prese di distribuzione, con turbini Girard per mettere in movimento delle pompe che invierebbero parte delle acque ad un serbatoio sussidiario posto a 245 m. sul livello del mare, in modo da poter assicurare il beneficio della distribuzione alle zone più elevate del ridente villaggio del Vomero e raggiungere anche il forte S. Elmo il cui piazzale è a circa 240 metri sul livello del mare.

Quanto ai lavori di condottura d' acqua nell' interno dei fabbricati è da rilevarsi con grande dispiacere che procedono abbastanza lentamente, in causa di una straordinaria indolenza nei proprietari a far domande di abbonamenti. Le richieste private d' acqua non erano al 31 marzo u. s. che 986 corrispondenti a L. 55,500 all' anno. Siamo così ben lontani dal raggiungere la somma di 1,800,000 lire garantita dal Municipio di Napoli alla Società concessionaria per l' approvvigionamento delle acque in Napoli. Abbiamo però piena fiducia che riconosciuti i vantaggi indiscutibili derivanti, dall' uso di buone acque a facile disposizione dei singoli abitanti si avrà ben presto un risveglio vigoroso nella popolazione, che alleviando un grave onere del Municipio contribuirà in gran parte al benessere materiale degli abitanti.

Ing. N. Stefanini.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Ecco i membri di tutte le Commissioni nominati, in dipendenza delle Convenzioni ferroviarie, delle tre Società d' esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula:

Pel riparto del personale:

Ratti comm. ing. Gaetano, Magnani comm. Giovanni, Frescot comm. ing. Cesare, per la rete Mediterranea.

Bertina comm. Callisto, Lanino comm. Giuseppe, Fonio comm. Alessandro, per la rete Adriatica.

Pel riparto del materiale ruotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti:

Cornetti comm. ing. Fortunato, Dogliotti cav. ing. Pietro, Allievi cav. Cesare, per la rete Mediterranea.

Agazzi comm. ing. Saverio, Lucchesini cav. ing. Alessandro, Riva cav. ing. Enrico, per la rete Adriatica.

Per regolare l' esercizio delle Stazioni e dei tronchi comuni:

Devaux comm. Adolfo, Confalonieri comm. Giuseppe, Ottolenghi cav. ing. Vittorio, per la rete Mediterranea.

Lanino comm. Giuseppe, Fonio comm. Alessandro, Gramigna cav. Leopoldo, per la rete Adriatica.

Per la consegna delle linee:

Mantegazza comm. ing. Saule, Colombo ing. Pasquale per la rete Mediterranea.

Parvopassu cav. Celso, per la rete Adriatica.

Cajo cav. Ansano, Cappello ing. Luigi, Parenti ing. Vincenzo, per la rete Sicula.

Per la valutazione del materiale mobile:

Chiazzari cav. ing. Orazio, Dogliotti cav. ing. Pietro, per la rete Mediterranea.

Riva, cav. ing. Enrico, Genocchi cav. ing. Enrico, per la rete Adriatica.

Busetto ing. G., Cesari ing. Giovanni, per la rete Sicula.

Per la consegna del materiale d'esercizio:

Bertoldo cav. ing. Giuseppe, Bianco cav. ing. Luigi. per la rete Mediterranea.

Pesaro cav. ing. Giulio, Barsanti cav. ing. Ettore, per la rete Adriatica.

Per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti:

Maulino cav. ing. Cesare, Cabanis cav. Scipione, per la rete Mediterranea.

Carta Mameli cav. ing., Corazzi cav. Vittorio, per la rete Adriatica.

De Modio Antonio, Cigliuti Francesco, per la rete Sicula.

><

È con vivo piacere che apprendiamo la nomina del comm. A. Billia, attuale direttore dei lavori di costruzione della Succursale dei Giovi, a Direttore generale delle ferrovie Sicule.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto e preventivo modificati per l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Chivasso, in dipendenza dall' innesto della linea per Casale e del prolungamento della linea Chivasso-Ivrea verso Aosta.

L'importo totale dei lavori secondo il nuovo preventivo ammonta a L. 410,000, ed unitamente al progetto furono sottoposti al Ministero gli schemi di capitolato e di tariffa dei prezzi pei movimenti di terra e per le opere in muratura; e per le incavalcature in ferro e legno per la rimessa, nonchè pei serramenti in ferro dei vari fabbricati.

><

Abbiamo da Cuneo che quell' ufficio del Genio civile, proseguendo i lavori di campagna del secondo tronco della ferrovia Cuneo-Saluzzo, si occupa dello studio di una variante avente lo scopo di avvicinare il più possibile la stazione di Costigliole all'abitato.

><

Dalla stessa fonte riceviamo le seguenti informazioni intorno agli studi e lavori della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

I lavori di costruzione del primo tronco in appalto all' Impresa Vauterleret, durante lo scorso mese di aprile, rimasero quasi completamente sospesi a causa delle pioggie continuate. L'Impresa avrebbe però date le disposizioni opportune per riprendere con tutta energia i lavori dell' appalto e guadagnare così il tempo involontariamente perduto.

L' Impresa Delvecchio che ha in appalto i due tronchi successivi, malgrado il tempo poco propizio, ha dato un considerevole sviluppo a tutti i lavori dei due tronchi e specialmente ai movimenti di terra. Lo scavo della galleria elicoidale ebbe a soffrire indugio dall' essersi manifestata una frana nell' interno della galleria medesima.

Quanto agli studi in corso per la compilazione dei progetti ancora da presentare pei tronchi sul versante marittimo, progredirono poco perchè le pioggie li hanno grandemente ostacolati.

In questo mese viene organizzata una nuova squadra di ingegneri per procedere agli studii fra Tenda, Briga, Triora e Pigna.

><

Sappiamo che il R. Commissario per l' esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il parere richiestogli in ordine al progetto di variante, presentato al Governo dalla Deputazione provinciale di Verona, per la ferrovia Verona-Bologna nel tratto compreso fra Ostiglia e Verona.

Il prelodato sig. Commissario doveva esaminare, onde esaurire il mandato affidatogli, quale dei due progetti in contesa, cioè: quello della variante precitata (studiato dall' onor. Ing. F. Gabelli) e quello già approvato per la intera linea Bologna-Verona (studiato sulla traccia dell'ing. Protsche dall'ing. Minarelli,) rispondesse meglio alle esigenze di un buon servizio, trattandosi di linea importante quale quella di cui trattasi.

Inoltre il prelodato sig. Commissario doveva anche manifestare il suo avviso, sentiti all'uopo i capi servizio dell'Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia, sulla convenienza o meno dell'impianto di una nuova Stazione a Porta Nuova a Verona, pell' innesto della nuova linea, come sarebbe proposto nel progetto di variante di cui sopra abbiamo fatto cenno.

Se le nostre informazioni sono esatte, il predetto funzionario avrebbe dichiarato, a suo parere, più conveniente il tracciato Minarelli, siccome quello che meglio soddisferebbe tanto per planimetria che per altimetria alle esigenze di una linea destinata a grande traffico.

In quanto poi all'impianto della nuova stazione a Verona (Porta Nuova) esso funzionario, di accordo in ciò con quelli dell'Amministrazione ferroviaria, si sarebbe pronunziato contrario all'impianto medesimo.

><

Ci scrivono da Brescia che il Municipio di Sarnico (Bergamo) ha presentato al Ministero dei lavori pub-

blici una istanza firmata da 22 Comuni, con la quale si chiede che nei 1000 chilometri di nuove ferrovie della quarta categoria, autorizzati colla legge di approvazione delle convenzioni ferroviarie, sia compresa una breve linea di meno che sei chilometri da Palazzolo a Chiari.

Dalla costruzione di una tale piccola linea riceverebbe sensibile vantaggio una vasta zona delle due provincie di Bergamo e di Brescia abitata da una popolazione industre e laboriosa, la quale si vide spostati i propri interessi economici colla linea Treviglio-Rovato, e spera un rimedio al male patito nella nuova linea che si domanda.

Da un preventivo sommario, annesso ad un progetto di massima, già da molto tempo ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, risulta che i lavori di costruzione della linea importerebbero una spesa di poco superiore alle lire 300,000.

><

Da una distinta, che gentilmente ci viene comunicata, rileviamo che gli attentati contro la sicurezza dell' esercizio delle ferrovie dell' Alta Italia durante il 1.o trimestre 1885 sommarono a 22, cioè 7 nel mese di gennaio, 5 in febbraio e 10 nel marzo. Per la maggior parte furono sassi lanciati contro i treni in marcia od ostacoli posti sulle rotaie, le cui conseguenze si ridussero alla rottura di alcuni vetri dei vagoni, eccezione fatta per due casi, in cui si ebbero a lamentare leggiere ferite ad un fuochista e ad un viaggiatore.

><

Fra le deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui pubblichiamo l' elenco in calce alle odierne informazioni, crediamo di segnalare alla speciale attenzione dei lettori, quella riferentesi alla approvazione del progetto presentato dall' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia per l' esecuzione dei lavori necessari all'allargamento del viadotto di Voltri ed alla costruzione di una tettoia, lunga m. 125 e capace di tre binari, nella stazione di Sampierdarena, ed all' impianto di un secondo binario nella stazione stessa, per l' incrociamento dei treni della linea Genova-Ventimiglia. I preaccennati lavori importano un preventivo totale di spesa di L. 424,000.

><

Ci scrivono da Treviso che quella Deputazione provinciale, allo scopo di togliere ogni incertezza sulla retta applicazione dell'articolo 18. della legge 27 aprile 1885 N. 3048, ha interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici a voler dare uno schiarimento sui due quesiti seguenti:

1.o Se per effetto dell' articolo 18 precitato sia competente il solo Consiglio provinciale a rinunciare al diritto di partecipazione al prodotto netto dell' esercizio anche per conto dei Comuni contribuenti, oppure se occorra anche l' assenso di questi come enti interessati;

2.o Se per l'articolo 14 della legge 29 luglio 1879 N. 5002 si debbano intendere come enti interessati, compartecipanti al prodotto netto dell'esercizio ferroviario, anche i Comuni contribuenti per effetto o dell'articolo 7 o dell'articolo 15 della legge anzidetta.

Trattandosi di cosa che interessa gran parte delle provincie del Regno, noi troveremmo opportuno che la decisione, che S. E. il Ministro dei lavori pubblici sarà per prendere in argomento, sia fatta conoscere a tutte le Amministrazioni provinciali onde ne traggano norma per la procedura a seguirsi nella rinuncia di cui è cenno nel preindicato articolo 18 della nuova legge ferroviaria.

><

Abbiamo da Asti che quel sig. Sindaco — facendosi eco dei continui e vivi reclami indirizzati all' Amministrazione comunale dai cittadini e commercianti del luogo, per i gravi inconvenienti che presenta la stazione ferroviaria, la quale non corrisponde affatto alle esigenze dell' interessante servizio di quattro linee che vi affluiscono — si è rivolto a S. E. il ministro dei lavori pubblici pregandolo caldamente a voler disporre che la stazione medesima venga ampliata e dotata di quelle opere che valgano a rendere pronto, sicuro e decoroso il servizio e quale si conviene ad un importante centro di popolazione dedita in modo eminente all' agricoltura, all' industria ed al commercio.

Il prelodato sig. Sindaco ha poi fatto notare che i lavori d' ingrandimento della stazione sono tanto più necessari, in quanto che in epoca non certo molto lontana si addiverrà alla costruzione della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, che arrecherà indubbiamente non lieve aumento di traffico nella stazione stessa.

><

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Torino ha appoggiato presso il Ministero dei lavori pubblici la istanza presentata dalla Compagnia generale delle tramvie a vapore piemontesi, affinchè venga consentita una velocità di corsa di 20 chilometri all'ora per le linee esercitate dalla Compagnia medesima e sia autorizzata l'aggiunta di una quinta vettura nella composizione dei treni nei giorni di mercato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l' avviso che mediante Reale decreto, possa costituirsi il Consorzio per la costruzione della ferrovia Paternò-Nicosia, giusta il progetto tecnico e lo schema di riparto adottato dalla Deputazione provinciale di Catania e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La predetta ferrovia, giusta il progetto presentato alla superiore approvazione, avrebbe la lunghezza di m. 62,200, ed importerebbe la spesa totale di lire 8,505,992. Gli enti chiamati a costituire il Consorzio sarebbero: la provincia di Catania ed i comuni di Catania, Paternò, Santa Maria di Licodia, Biancavilla, Adernò Centuripe, Regalbuto, Agira, Gagliano, Troina, Cerami, Nicosia, Sperlinga e Nissoria.

><

Il predetto Consiglio ha anche ritenuto che possa approvarsi il riparto della spesa complessiva pei lavori di costruzione della nuova stazione di Airasca fra lo Stato, la Società anonima della ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e l' Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia esercente la linea medesima, e che possa approvarsi il progetto pell'impianto dell' armamento e dei meccanismi fissi della stazione stessa per l'importo totale di L. 140,000.

><

Sappiamo che la Impresa di navigazione del Lago Maggiore è venuta nella determinazione di chiedere ai tribunali la risoluzione del contratto da essa stipulato in data 27 giugno 1877 col Governo per regolare il servizio di battelli sul Lago medesimo.

A questa determinazione la Società predetta sarebbe addivenuta, dopo che non le fu possibile di appianare la vertenza dei danni derivatile dalle interruzioni di servizio a causa delle quarantene ordinate durante l'epidemia colerica dello scorso anno.

><

È stato firmato e sarà pubblicato a giorni sulla *Gazzetta Ufficiale* e sugli Annali delle strade comunali obbligatorie, il decreto reale col quale è approvata la 17.a ripartizione di sussidi alle strade comunali obbligatorie per la sola parte riguardante sussidi suppletivi a quelli concessi nelle ripartizioni precedenti.

Cinquantotto provincie entrano nella nuova ripartizione.

Il numero delle strade a cui con quel decreto è concesso il sussidio è di 716; l'importo dei lavori addizionali è di L. 13,903,605, quello dei sussidi accordati di L. 2,780,499.

Fra breve sarà provveduto anche ai sussidi originali per strade già state costruite o poste in costruzione, sia per iniziativa dei Comuni che per azione diretta del Governo.

><

Gli on. Buttini, Giolitti e Turbiglio hanno chiesto di interrogare il Ministro dei lavori pubblici sulle cause di ritardo nell'appalto dei tronchi di ferrovia in provincia di Cuneo, i cui progetti sono in pronto per le aste.

><

Ci giunge, all'ultimo momento, il giornale *L'Avvenire di Sardegna* del 14 corr. con un elaborato articolo che combatte vittoriosamente gli argomenti del suo confratello *La Sardegna* in opposizione al progetto della Società Cottrau-Vivanet, per la costruzione ed esercizio delle ferrovie complementari Sarde. Ci duole che ci manchi il tempo e lo spazio di occuparcene in questo foglio: lo faremo in quello prossimo.

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 13 maggio 1884, dopo aver trattato alcuni affari interni, approvava quanto appresso:

Impianto di una piattaforma alla Stazione di Monte Amiata.

Restauri alla tettoia di Arezzo.

Provvista di acqua potabile pel servizio delle Officine di Firenze.

Lavori di difesa sul Tevere al Chil. 109 della linea Orte-Chiusi.

Acquisto di Legname larice, di ghiaia, di segnali a disco e di una macchina per piegare le lamiere.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di allargamento del viadotto di Voltri e costruzione di una tettoia nella Stazione di Sampierdarena (Ferrovie A. I.)

Id, ampliamento e rettificazione tronco strada fra stazione ferrov. e città d'Aquila.

Id. lavori sistemazione locali fabb. demaniale ex Cattaneo ad uso uffici governativi (Novara).

Id. per manutenzione novennale tronco strada nazionale n. 30 dalla Piazza Vittorio Em. al Confine francese pel Colle di Tenda (Cuneo).

Classificazione fra le provinciali della strada N. 245 (Vicenza).

Progetto di una ferrovia da Caianello a Telese per Piedimonte d'Alife.

Classificazione fra le provinciali della strada N. 33 (Campobasso).

Andamento generale strada N. 84 (Catanzaro).

Progetto per quinquennale appalto manutenzione opere di difesa fiume Livenza e torrente Monticano (Treviso).

Id. per riparazione della botta Canossa, arginatura destra fiume Lamone (Ravenna).

Espropriazione fabbricato appartenente all'Asse Ecclesiastico per l'ampliamento del Ponte Cestio in Roma.

Progetto per sistemazione di banca a tergo l'argine sinistro di Po tra i Capisaldi 30 e 37, in Comune di Viadana (Mantova.)

Id. sistemazione ponte d'imbarco nel porto di Cotrone (Catanzaro.)

Id. ampliamento banca al froldo Cassona e sotto banca alla località Giare da terra, destra d'Adige (Verona).

Domanda Pescanti per concessione di navigazione a vapore sul Tevere da San Paolo all'Acqua Acetosa (Roma.)

Progetto per lavori d'imbancamento all'argine sinistro di Po al froldo Croce, Scorzarolo (Mantova).

><

Il Consiglio di Stato si è pronunciato favorevole sui seguenti affari:

Progetto lavori d'armamento della nuova stazione d'Airasca e riparto della relativa spesa.

Id. di costruzione d'un binario d'allacciamento dalla Stazione di Colico al Lago di Como.

Id. opere di completamento sul tronco « Crocetta Murano, alla Nazionale Appulo Sannitica » della strada N. 12 in provincia di Foggia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata. — Alle ore 10 ant. dell'8 giugno p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Macerata si procederà simultaneamente al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura di n. 18 scambi e meccanismi fissi occorrenti all'armamento di stazioni delle ferrovie Macerata-Albacina e Civitanova-Macerata, sulla base di lire 135,599.35, a cui il prezzo d'appalto trovasi ridotto. (Vedi n. 13, 16 e 19 del *Monitore*).

Ferrovia di Vallelunga (Sicilia). — In seguito al simultaneo incanto tenutosi il 15 corrente presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Caltanisetta, l'appalto della fornitura di quintali 200,34 di compresse a corniera e quintali 29.65 di piastre di appoggio per controgiunto occorrenti per l'armamento di una parte del 3° tronco della linea di Vallelunga (ferrovie della Sicilia), venne provvisoriamente deliberato per la presunta somma di lire 8,037.21, dietro l'ottenuto ribasso di lire 1.75 0\|0 su quello di stima. I fatali scadono col mezzogiorno del 1° giugno p. v.

— Gli appalti poi tenutisi nelle stesse località e nello stesso sovraindicato giorno, l'uno per la fornitura di tonnellate 609,204 di ruotaie di acciaio Bessemer, l'altro per la fornitura di chiavarde e ramponi, occorrenti pell'armamento del detto tronco, andarono ambidue deserti. Alle ore 10 ant. del 1° giugno p. v. si addiverrà quindi per essi ad un nuovo esperimento d'asta, sulle basi stabilite pei precedenti incanti. (Vedi n. 18 del *Monitore*).

Ferrovie complementari sarde. — Il *Bollettino degli ingegneri ed architetti in Napoli* pubblica sulle ferrovie sarde complementari un articolo a cui la brevità non toglie importanza. Il *Bollettino* si compiace altamente che i signori comm. Cottrau e cav. Vivanet abbiano presentata domanda esplicita e dettagliata per ottenere la concessione della

costruzione e dell'esercizio di tutta la rete ferroviaria complementare sarda, perchè trattasi di Società italiana e di capitale nazionale, e fa voti perchè ad essi debba rimaner la vittoria.

Il *Bollettino* conclude testualmente così:

« Il nome del Cottrau rappresenta in Italia ed all'estero una capacità tecnica superiore, una serietà di propositi ed una larghezza di vedute da rendere superflua qualsiasi raccomandazione da parte nostra. Basti ricordare quanto egli abbia studiato e felicemente messo in attuazione nella sollecita costruzione dei 189 chilometri di ferrovia Palermo-Marsala-Trapani per riconoscere al nostro concittadino e socio una competenza speciale in fatto di costruzione ed esercizio di linee ferrate. In quanto all'ing. Vivanet affermiamo solo che per lumi ed attitudini pratiche è uomo degno di stare a fianco del Cottrau e cooperare nella impresa cui entrambi si accingono.

« Nell'interesse dunque della pubblica ricchezza in Sardegna noi affrettiamo l'accoglimento favorevole dell'offerta presentata dal comm. Cottrau, sicuri che ne vantaggeranno seriamente lo Stato, le provincie ed i comuni interessati ».

Ferrovia Foggia-Manfredonia. — Scrivono da Foggia al *Roma*:

I lavori di costruzione della linea da Foggia a Manfredonia durante lo scorso mese di aprile subirono ritardo a causa delle continue pioggie e di una piena straordinaria del torrente Candelaro, sicchè non fu possibile di dare ai lavori medesimi tutto quello sviluppo che si richiedeva perchè la linea fosse messa in condizioni di venir aperta all'esercizio verso la metà del prossimo mese di giugno. Ora però che il tempo si è ristabilito, l'impresa ha dato mano con energia a compiere tutte le opere ancora in corso, e si spera, ove nulla succeda di straordinario, che pel 15 dello stesso mese di giugno possa aver luogo la visita di ricognizione e pel 1° agosto successivo l'apertura della linea all'esercizio.

Ferrovia Cirò-Catanzaro. — Il Consiglio comunale di Petilia Policastro (provincia di Calabria Ultra II) ha presentato al Governo una sua deliberazione colla quale si fanno vive premure perchè sia affrettato il più possibile lo studio e quindi la costruzione di una ferrovia che partendo dalla stazione di Cirò, sulla linea Taranto-Reggio, ed attraversando tutti i comuni del circondario di Cotrone, vada a congiungersi in prossimità di Catanzaro alla linea che da questa città dovrà condurre allo stretto Veraldi.

Ferrovia Ponte Santa Vetere-Potenza. — La Deputazione provinciale di Potenza ha fatto voti al Ministero dei lavori pubblici, perchè disponga gli studi opportuni onde nella compilazione del progetto per la ferrovia da Ponte Santa Vetere a Potenza, vengano vantaggiati possibilmente gli interessi del comune di Pietragalla e di quelli contermini, senza nuocere in modo alcuno agli interessi del comune di Avigliano.

Ferrovia della Valle del Calore. — In Castel San Lorenzo, uno dei paesi della seconda circoscrizione elettorale di Salerno, domenica 10 corrente, si tenne un imponentissimo comizio; e vi fu costituito un Comitato composto delle più influenti persone di quei luoghi, per fare pratiche, a mezzo della loro rappresentanza nazionale, presso il Governo, per vedere appagate le aspirazioni di quelle popolazioni, di avere, cioè, per quella Valle del Calore una linea di strada ferrata.

Ferrovia Rieti-Passo Corese. — In seguito alla costruzione della ferrovia Aquila-Terni, si è più che mai riconosciuta l'opportunità e il vantaggio economico che recherebbe la costruzione di un tratto di ferrovia fra Rieti e Passo Corese.

Il Municipio di Rieti, seguendo l'iniziativa di un Comitato promotore costituitosi da qualche tempo in quella città, si è rivolto, per mezzo di uno speciale rappresentante, al Municipio di Roma, perchè, avuto riguardo all'utilità che la capitale potrebbe risentire dal nuovo tratto di ferrovia, voglia concorrere ad agevolarne e sollecitarne la costruzione, contribuendo nella spesa.

La Giunta comunale di Roma, presa in esame la questione, non tardò a riconoscere di quanto grande interesse per questa città sarebbe una linea ferroviaria che la congiungerebbe alle fertili regioni delle Marche e degli Abruzzi, traversando inoltre quelle contrade donde giungono in Roma non solo i lavoratori della campagna, ma molti operai ed industrianti.

Per queste considerazioni, e tenuto presente che il nuovo tratto di ferrovia potrebbe essere facilmente congiunto a quello di Viterbo, percorrendo così un altro tratto del territorio romano, la Giunta, accogliendo le premure del Municipio di Rieti, deliberò di proporre al Consiglio di concorrere alle spese per la costruzione del tratto di ferrovia Rieti-Passo Corese con la somma di lire 100 mila, da ripartirsi in rate di lire 20 mila ciascuna in cinque esercizi, facendo voti però che il tratto suddetto sia congiunto alla ferrovia da Roma a Viterbo.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — I lavori del secondo tronco di questa ferrovia, costituiti per la più gran parte dalla Galleria dei Ceracci, sono oggi compiuti, e da qualche mese sono iniziati anche quelli del terzo, che la Impresa Nelli ha attaccato con abbastanza vivacità da fare sperare che saranno terminati nel tempo stabilito dal contratto.

Anche quelli pel primo tronco fra Viareggio e Quiesa, si sperava che sarebbero subito principiati, essendo stati definitivamente aggiudicati alla stessa Impresa Nelli che costruisce il terzo; ma non lo sono tuttora per divergenze sull'interpretazione del Capitolato, che si ritiene saranno presto risolte.

Ferrovia Lucca-Modena. — Il comune di Castelnuovo di Garfagnana ha fatta viva istanza al Governo perchè, compiuti più sollecitamente che si possano gli studi già ordinati, dia mano alla costruzione della ferrovia Lucca-Modena per le valli del Serchio e del Secchia, ed intanto promuova la costruzione del tronco Lucca-Bagni, comune alla Lucca-Aulla ed a quella qualunque delle due linee, che si contestano l'unione di Lucca a Modena.

Ferrovia Padova-Chioggia. — In adempimento alle deliberazioni del proprio Consiglio, la Deputazione provinciale di Padova ha rassegnato domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria da Padova a Chioggia da eseguire colle modalità delle linee del primo tipo economico.

Era già stato presentato ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici apposito progetto tecnico: ma l'Amministrazione provinciale predetta ha deciso di farne studiare un altro alquanto diverso da quello primitivo.

La ferrovia dovrà staccarsi dalla linea Padova-Venezia a circa un chilometro dalla stazione di Padova e si dirigerà a Piove e Pontelongo per volgere quindi a levante e congiungersi presso Brondolo con la linea Adria-Chioggia, con la quale avrà comune il tronco da Brondolo a Chioggia.

La lunghezza della linea è presunta di 45 chilometri.

Nella sua domanda la Deputazione provinciale ha fatto notare al Ministro dei lavori pubblici come la provincia di Padova abbia sostenuto e sostenga gravi sacrifizi per le linee Padova-Bassano, Legnago-Monselice e Camposampiero-Montebelluna, senza che abbia mai ottenuta alcuna concessione per linee di quarta categoria col concorso dello Stato a termini della legge 20 luglio 1879. E si è quindi mostrata fiduciosa che il Governo vorrà dare benevole ascolto alla domanda da essa presentata e che disporrà, perchè la linea Padova-Chioggia sia inclusa fra le prime di quelle, la cui costruzione venne autorizzata con l'articolo 20 della legge 27 aprile 1885.

Ferrovia Bolzaneto-alla Guardia. — Di questi giorni fu presentata alla Prefettura di Genova una regolare obbligazione da parte di un gruppo di capitalisti, nella quale essi dichiarano di essere pronti a fornire i fondi per la completa esecuzione del tronco di ferrovia da Bolzaneto al Santuario della Guardia, progettato dall'ing. Severino Picasso. Quindi viene a cessare ogni impedimento

ad ottenere la concessione governativa per la costruzione e l'esercizio per 90 anni di questa ferrovia.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 13 corrente maggio, passò all'ordine del giorno sulle proposte dei comuni di Pino Torinese e di Frassineto Po, per varianti al tracciato dell'ing. Soldati per la ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale.

Ferrovia nella Valle di Varaita. — Scrivono da Venasca alla *Gazzetta del Popolo*:

Il Comizio di Venasca per gl' interessi ferroviarii della valle Varaita riescì numeroso ed ordinato, con l'intervento di tutti i sindaci rappresentanti i comuni della vallata, non che molta popolazione.

La presidenza fu tenuta dal sindaco di Venasca. Votossi per la stazione di Costigliole-Verzuolo allo sbocco di valle Varaita e per la domanda alla provincia di appoggiare una ferrovia economica per il servizio della vallata.

Società anonima per le tramvie della Brianza. — Il 10 corr. nella sala della Camera di commercio di Milano ebbe luogo l'annunciata assemblea dei soscrittori per la *Società anonima per le tramvie della Brianza.*

L'adunanza, che riuscì numerosa, approvò all'unanimità l'operato della Commissione esecutiva e le proposte da essa presentate, e le affidò l'incarico di provvedere colla massima sollecitudine a tutte le pratiche necessarie per la pronta costituzione della Società a sensi di legge.

Servizio ferroviario. — *Apertura all' esercizio del tronco Monselice-Montagnana della nuova linea Monselice-Legnago.* — Di conformità a deliberazione del Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate A. I., il giorno 16 corrente mese venne aperto all'esercizio il tronco Monselice-Montagnana della nuova linea Monselice-Legnago, il quale comprende le stazioni di Este, Ospedaletto Euganeo, Saletto e Montagnana.

Le nominate stazioni sono tutte abilitate ai trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani, e quelle di Este, Saletto e Montagnana anche alle spedizioni a grande e piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

Le operazioni di carico e scarico vengono eseguite dagli agenti dell'Amministrazione, escluse per altro le merci alla rinfusa, oggetto dell'annotazione n. 2 contenuta nella tariffa speciale n. 28.

I treni viaggiatori sul nuovo tronco Monselice-Montagnana sono col detto giorno regolati dal seguente orario:

Monselice-Montagnana.

Stazioni: Monselice, partenza ore 8.20 ant., 3 pom., 8.50 pom. — Este, part. 8.41 antim., 3.21 p., 9.11 p. — Ospedaletto Euganeo, part. 8.52 ant., 3.32 p. 9.22 p. — Saletto, part. 9.6 ant., 3 46 p, 9.36 p. — Montagnana, arrivo 9.20 ant., 4 p., 9.50 p.

Stazioni: Montagnana, partenza ore 6 ant., 12.55 pom., 6.15 p. — Saletto, part. 6.15 ant., 1.10 p. 6 30 pom. — Ospedaletto Euganeo, partenza 6.28 ant., 1.23 p., 6.43 p. — Este, part. 6.43 ant., 1.38 p., 6.58 p. — Monselice, arrivo 7 ant., 1.55 p., 7.15 p.

— *Cambiamento di nome della Stazione di Este-Sant'Elena.* — Col citato giorno 16 corrente, la Stazione di Este-Sant' Elena della linea Padova-Bologna prese il nome di Sant'Elena, ed alla medesima furono soppresse le fermate dei treni diretti n. 85 e 86.

— *Trasporti di ossa, sangue e pelli per Torino.* — Avendo il Municipio di Torino proibiti dal 15 maggio gli arrivi agli Scali di Porta Nuova e Porta Susa di ossa, sangue e pelli, ed altre sostanze di facile fermentazione, dette merci saranno d'ora innanzi accettate per Torino solamente quando siano dirette alla stazione succursale, e verranno ad esse applicate le tasse corrispondenti a tale destinazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Diamo il prospetto dei prodotti delle ferrovie francesi d' interesse generale, durante l'anno 1884 confrontati con quelli del precedente anno 1883:

	Chilometri in esercizio		Prodotti totali		Prodotti per giorno e chilometro	
	1884	1883	1884	1883	1884	1883
Compagnie principali . .	26,991	24,903	fr. 1,037,082,129	fr. 1,070,440,458	108	1'9
Ferrovie dello Stato . .	2,111	2,859	» 23,953,953	» 26,356,103	30	26
Compagnie diverse	287	287	» 5,455,556	» 6,079,951	52	58
Totali e medie chilom.	29,389	28,049	fr. 1,066,491,638	fr. 1,102,876,515	101	109

La lunghezza dei nuovi tronchi aperti all' esercizio, durante l' anno 1884, ascende a 1,346 chilometri.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell' Ovest ad aprire, il 18 corrente maggio, al pubblico esercizio, la linea Châteaubriant-Saint Nazaire, lunga m. 79,166.

Ha pure concessa alla Compagnia delle ferrovie d' Orléans l' autorizzazione per l' apertura, a datare dal 9 corrente mese, della linea Angers-La Flèche. Questa linea ha una lunghezza di m. 44,173, non compresi m. 4,717 di percorso su linee già in esercizio.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio d' amministrazione delle Ferrovie svizzere Unite ha fissato il dividendo delle Azioni privilegiate per il 1884 a fr. 25 per Azione.

Il Consiglio d' amministrazione della Ferrovia dell' Ovest propone all' Assemblea generale degli azionisti un dividendo di fr. 12.50 e di portare a conto nuovo il saldo attivo di fr. 12,708.78.

Ferrovie prussiane — Il giornale ufficiale il *Reichsanzeiger*, pubblica la legge che autorizza il Governo prussiano a stanziare la somma di m. 60,700,000 pell' ampliamento della rete dello Stato, e per l' aumento del suo materiale. Tale somma sarà così ripartita:

Costruzione di 14 linee, ed acquisto di materiale mobile . . . . m. 49,484,000
Stabilimento di linee secondarie sopra 8 sezioni ecc. . . . . » 5,516,000
Fabbricati . . . . » 5,700,000

Nuova ferrovia funicolare. — I signori Locher e C. ed Edoardo Guyer in Zurigo, hanno presentato al Consiglio federale un' istanza per costruire una ferrovia funicolare da Alpnach, borgata presso il lago dei Quattro Cantoni, al Pilato, il famoso rivale del Righi.

La punta più alta del Pilato è il Tomlishorn a 2133 m. sopra il livello del mare.

Questa ferrovia verrà costruita secondo un sistema affatto nuovo e mai sino ad ora applicato, ed avrà una salita in media del 21 per 100, mentre la ferrovia del Righi (versante Vitznau) ha una pendenza che varia tra il 20 e il 25 per cento.

Si salirà sul Pilato in 72 minuti compresi 10 minuti di fermata in Emsigen. Le spese di costruzione ammonteranno a due milioni di lire.

Notizie Diverse

Il Canale di Panama. — Uno studio particolareggiato sui lavori fatti e da farsi a Panama, fu esposto in una conferenza tenuta ad Amburgo dall'ing. Nehus, di Cassel.

Lungo il Canale, che viene scavato nel tratto ov'è lo stretto, lungo 75 chilometri (in linea retta), lavorano attualmente 20,000 operai, il cui numero può essere aumen-

tato a piacere, giacchè in causa dell'altissima paga (da 7 a 10 franchi al giorno) il concorso di braccia, specialmente dalle Antille, non si lascia desiderare.

Il Canale avrà nella regione montagnosa una larghezza di 23 metri, nella pianura di 56. La profondità sarà di metri 8 1|2.

Allo scopo di permettere l'incrociarsi delle navi, il Canale, in cinque punti diversi, avrà una doppia larghezza formando una specie di porto.

La massa totale di terra e di roccie da scavarsi ammonta a 120 milioni di metri cubi, di cui 40 milioni in terreni molli e 80 milioni in terreni durissimi vulcanici.

Sino alla fine di novembre 1884 erano stati scavati soltanto 9,700,000 metri cubi. Nel mese piovoso di dicembre se ne poterono scavare altri 500,000.

Parecchi esperti imprenditori si sono obbligati, con adeguate cauzioni, a scavare e trasportare sino alla fine di ottobre 1886 altri 66,000,000 di metri cubi di terreno.

I contratti per questo lavoro importano una spesa di 155 milioni. Ci sono fra gli altri anche vari imprenditori italiani che avranno da scavare per 4 milioni.

Da molte parti si solleva il dubbio che l'opera possa essere compiuta per il tempo stabilito.

Lo stesso dubbio fu manifestato dopo principiati i lavori per il canale di Suez.

Era già trascorso un terzo del tempo fissato per tutto il lavoro, e appena si erano potuti fare tutti i preparativi necessari, cioè costruire edifizi, capanne, stendere rotaie, ecc.

Lo scavo regolato e sistemato cominciò appena quando già due terzi del tempo erano passati, ma procedette da quel momento con tale rapidità che l'enorme solco fra i due mari, fu compiuto prima che il termine fissato scadesse.

Così avverrà certamente anche per il canale di Panama, che sarà finito senza alcun dubbio nel 1890, come promise Lesseps, e forse anche nel 1888, purchè avvenimenti straordinari non obblighino a sospendere il lavoro.

Da Colon lo scavo non offrirà alcuna difficoltà per una estensione di 23 chilometri.

Su questi tratti lo scavo si farà con draghe, assai facilmente e rapidamente.

Nella regione montagnosa si farà uso, per lo scavo, quasi esclusivamente della dinamite.

Gli esperimenti già fatti con tal mezzo su larga scala diedero risultati molto soddisfacenti. Si riuscì a infrangere fino a 30,000 metri cubici di roccia con una sola mina.

Il porto che si troverà all'ingresso del canale, dalla parte dell'Atlantico è prossimo ad essere ultimato: sul Pacifico il porto è cominciato e la sua costruzione non offre alcuna speciale difficoltà.

Secondo il parere di un esperto ingegnere americano che visitò nello scorso estate i lavori del canale, le macchine colà già montate sono in tal numero, che il canale potrebbe essere scavato due volte prima del 1890.

Gl'imprenditori sono obbligati a provvedere essi stessi agli utensili e alle macchine necessarie, ma la Compagnia del Canale ne possiede anch'essa gran quantità lungo tutto il percorso. Sicchè l'ing. Darigler, direttore dei lavori, può supplire immediatamente, in caso di bisogno gl'imprenditori, e condurre a termine il lavoro egli stesso.

Continuano intanto a giungere a Panama e a Colon navi con nuove macchine e utensili, continuandosi a introdurre sempre nuovi perfezionamenti nel lavoro.

Le previsioni sono dunque molto favorevoli. Anche Henry Garvinge, ufficiale della marina americana da guerra, si esprime molto favorevolmente a questo proposito nel *Sun* di New-York.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato, nella scorsa settimana, poco si curò dei valori ferroviari, non negoziandoli che con qualche eccezione, e questa solo in favore delle Azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero trattate a principio a 687, poi dopo d'essere salite a 695 scesero a 690 e chiusero a 693. La piazza di Genova fu quella che meglio le sostenne, e le fece segno di transazioni. Le Obbligazioni relative ebbero a Milano il prezzo 305.50 e 308 poi a 307.50; i Boni a 553 circa.

CONVOCAZIONI

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Assemblea generale ordinaria pel 30 maggio corrente ad un'ora pomeridiana, alla sede della Società, via Bogino, 27, in Torino, per relazione del Consiglio d'amministrazione: relazione dei sindaci sul resoconto finanziario dell'esercizio 1883-84; nomina di amministratori; nomina di sindaci effettivi e supplenti.

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici. — Assemblea generale ordinaria alla sede sociale in Torino, alla barriera di Lanzo, il giorno 30 maggio 1885, alle ore 2 pom., per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci; presentazione del bilancio e deliberazioni relative; nomina di tre amministratori, nomina dei sindaci.

Nel caso in cui l'assemblea generale indetta pel 30 corr. maggio non fosse valida per non esservi rappresentato un numero d'azioni sufficiente, l'assemblea sarà rinviata al 16 giugno prossimo, e si terrà pure alla sede sociale, alla barriera di Lanzo, alle 2 pomeridiane.

Società carbonifera austro-italiana di Monte Promina. — Gli azionisti di questa Società sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 9 giugno prossimo, alle ore 2 pom., presso la sede della Società, nel locale della Banca di Torino, per rendiconto dell'esercizio 1884; nomina di amministratori e sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Valstagna (23 maggio, ore 11 ant. - def.) — Appalto dei lavori di costruzione di 4 serre a difesa dell'abitato del comune di Valstagna dal torrente omonimo. Prezzo ridotto L. 41,732.28.

Direzione del Genio militare di Perugia (23 maggio, ore 3 pom. - fat.) — Appalto delle opere di ampliamento del quartiere della Rocca in Viterbo, per la somma ridotta a L. 131,706. Deposito L. 16,200.

Direzione degli armamenti del terzo Dipartimento marittimo - Napoli (26 maggio, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura di tessuti diversi, per la presunta complessiva somma di L. 73,322.50. Dep. L. 7,300. I fatali scadono a mezzodì del 15 giugno.

Ufficio della Deputazione provinciale di Abruzzo Ultra 2° (27 maggio, ore 2 pom. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del primo tratto del secondo tronco della strada provinciale di serie detta di Scanno, compreso fra Anversa ed il confine di Villalago. Importo dei lavori L. 279,000, di cui L. 229,920 serviranno per base dell'asta, e L. 49,080 resteranno a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provv. L. 15,000; def. il decimo dell'importo netto dei lavori. I fatali scadono a mezzogiorno del 13 giugno p. v.

Id. (27 maggio, ore 2.30 pom. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del secondo tronco della strada provinciale di Scanno, compreso tra il confine di Anversa ed il principio delle Rampe di Villalago. L'importo dei lavori suddetti è nel totale di L. 124,000, delle quali lire 114,145 serviranno per base dell'asta, e L. 9,855 resteranno a disposizione dell'Amministrazione. Cauzione provv. L. 6000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. I fatali scadono a mezzogiorno del 13 giugno.

Municipio di Tagliacozzo (27 maggio, ore 9 antim. - def.) — Appalto della condottura d'acqua in questa città, il cui ammontare è stato ridotto a L. 39,768.37.

Prefettura di Genova (28 maggio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della manutenzione e dello spurgo dei fossati, condotti, ristalli e gabbioli scaricantisi nel porto di Genova, durante gli esercizi finanziari 1885-86, 1886-87, 1887-88; in base

alla presunta complessiva somma di L. 29,430 per l'intiero triennio, oltre a L. 12,570 a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 3,000. Fat. a giorni 15.

Consorzio della strada obbligatoria Giugliano-Parete. Comune di Giugliano in Campania (28 maggio, ore 10 antim. - 1.a asta). — Appalto delle opere di sistemazione e manutenzione della suddetta strada. Le condizioni sono espresse nel primo avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 marzo ultimo scorso n. 4936, che restano ferme meno pel prezzo del brecciame che è stato aumentato da L. 8 a L. 9 il metro cubo, ed il deposito per le spese d'asta da L. 200 è stato elevato a L. 450. I fatali scadono a mezzogiorno del 13 giugno p. v.

Città di Torino (28 maggio, ore 2 pom. - 1.a asta). — Appalto delle opere occorrenti per l'ampliazione del Campo Santo primitivo, e per la costruzione di un braccio di porticato nella terza ampliazione del Campo Santo generale, con formazione di sepolture a sterro mediante guide in pietra. Tali opere comprendono:

a) Costruzione di cinta a levante del Campo Santo primitivo, provvista e posa di guide a formazione di sepolture, provvista di pietrini per numerazione delle fosse;

b) Costruzione di arcate nella terza ampliazione, provvista e posa, nella stessa ampliazione, di guide e pietrini, per formazione di sepolture a sterro, deviazione di un canale irrigatorio ivi esistente;

e meglio come risulta dal capitolato di condizioni e disegni infra cennati. Importo approssimativo calcolato in L. 92,000. Dep. L. 9,200. I fatali scadono alle 11 antim. del 13 giugno.

Comune di Sesto Cremonese ed Uniti (28 maggio, ore 10 antim. - def.) — Appalto dei lavori e provviste in parte a corpo ed in parte a misura occorrenti per la novennale ordinaria manutenzione di queste strade e cimiteri comunali decorribili dal 1.o luglio 1885. Canone ridotto L. 5,339 60.

Provincia di Rovigo. Comune di Castelguglielmo (28 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione in muratura del Ponte a cavaliere di Canal Bianco in questo centro comune. Prezzo L. 50,307.21. Cauzione provv. L. 1,200; def. L. 1,500. I fatali scadono a mezzodì del 12 giugno.

Deputazione provinciale di Sassari (30 maggio, ore 12 ant. - fat.) — Appalto della manutenzione ordinaria della strada provinciale dalle Anime del Purgatorio, presso Sassari, a Pedra Lada, presso Bonorva, confine colla provincia di Cagliari, della lunghezza complessiva di metri 52,990, esclusa la traversa di Torralba, per i tre esercizi 1885-86-87, deliberato provvisoriamente per il prezzo annuo di L. 24,000.

Città di Pesaro (30 maggio, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto dei lavori murarii di riduzione e sistemazione del palazzo già Marchirelli ad uso del Liceo musicale Rossini. Prezzo L. 81,616.14. Cauzione provv. L. 8,000; def. L. 15,000. I fatali scadono alle 12 merid. del 14 giugno p. v.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (30 maggio, ore 10 antim. - 1.a asta). — Appalto della provvista di cuoi e pelli per la somma presunta complessiva di L. 63,567.46, da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia; un terzo della quantità di ciascuna specie entro il termine di 60 giorni decorrendi dalla data della notificazione al deliberatario dell'approvazione del contratto; per gli altri due terzi nel periodo di sei mesi dalla stessa data, ma però non prima del mese di luglio 1885. Dep. lire 6,360. I fatali scadono alle 11 ant. del 20 giugno p. v.

Municipio di Caltagirone (30 maggio, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere necessarie alla costruzione del basolato nella via Crocifisso, nella piazza e nel Corso Vittorio Emanuele. L'importo di tutte le opere ascende a L. 72,092.27. Dep. L. 2,000. Fatali a 15 giorni.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (30 maggio, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quinquennale delle opere di bonificazione eseguite e da eseguirsi tanto nella parte orientale che in quella occidentale del lago Salpi, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 48,691.83. Cauzione provv. L. 3,200; def. una mezza annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Comune di Rieti (31 maggio, ore 12 merid. - fat.). — Appalto dei lavori di fognatura della via del Corso, provvisoriamente aggiudicati al sig. Pietro Faraglia per il prezzo di L. 11,000.

Prefettura di Grosseto (1.o giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti per una nuova sfociatura nell'argine sinistro del primo canale diversivo d'Ombrone per condurre le torbe nel primo recinto del Chiocciolaio, per la somma soggetta a ribasso d'asta di L. 75,660 Cauzione provv. L. 3,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (1 giugno, ore 10 ant. - def.) — Appalto della provvista di carta ed altri articoli di cancelleria, per la somma ridotta a L. 20,402.12.

Città di Torino (1 giugno, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un edifizio, per scuole, sull'angolo notte-ponente della via del Carmine colla via Allione, da eseguirsi in conformità del progetto in tre fogli di disegno, approvato dalla Giunta municipale in adunanza 20 febbraio 1881; con obbligo espresso di uniformarsi a tutte le prescrizioni speciali che in ordine ai lavori accessorii saranno impartite dalla Direzione dei lavori, e sì e come detto appalto risulta dal capitolato speciale di condizioni infracennato. Importo approssimativamente calcolato in L. 250,090. Dep. L. 25,000. I fatali scadono alle 11 antim. del 17 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (1 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di due gettate, l'una a presidio dell'armatura detta del Brembo e l'altra a presidio dell'armatura detta della Capelletta in riva destra del fiume Adda a difesa del Naviglio della Martesana in Comune di Vaprio (Milano), per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 148,300. Cauzione provv. L. 7,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fat. a giorni 5.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (2 giugno, ore 12 merid. - 1.a asta). — Vendita di tubi di ottone per caldaie a vapore usati, per la somma presunta complessiva di L. 136,000. Dep. L. 27,200. I fatali scadono a mezzodì del 23 giugno.

Municipio di Messina (5 giugno, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto per la esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione del lastricato del tronco della via Porta Imperiale tra il ponte Setutonio ed il bivio, e del condotto immondo dall'imbocco della via Santa Barbara fino a quello in via Cardines. Prezzo L. 84,300. Cauzione provv. L. 8,430; dep. per spese contratto L. 1,500. I fatali scadono a mezzodì del 20 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (9 giugno, ore 10 ant. - def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione per anni cinque (dal 1.o aprile 1885 al 31 marzo 1890) del derivante a sinistra del fiume Sele, diramatori di torbide, controfossi, canali di scolo, canali di scarico delle acque chiare ed opere d'arte per la bonificazione della 3.a sezione del bacino Sele. Prezzo ridotto L. 95,101.65. Cauzione provv. L. 1,500; def. mezza annata depurata dal ribasso d'asta.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Brescia (9 giugno, ore 10 ant. - def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17, del Tonale, compreso fra il ponticello sul Davenino e la chiesa di S. Sebastiano, compresa la traversa del paese di Vezza d'Oglio, della lunghezza di m. 3,529.65. Prezzo ridotto L. 113,811.29. Cauzione provv. L. 7,000; def. il decimo dello importo netto ecc.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (9 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 21, da Albano a Marsiconuovo, compreso fra il pozzo di Rocco Padula ed il torrente Inferno, della lunghezza di m. 10,675, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 227,000. Cauzione provv. L. 12,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a 15 giorni.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 2 grandi Mercati e di altri sei Mercati sussidiarii in ferro per la città di Cagliari.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal 16 al 22 aprile* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	552,096.74	320.61
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	620,691.50	360.45
Differenze nei prodotti della settimana 1885 . . .	—	— 68,594.76	— 39.84
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	7,988,390.24	4,639.02
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	7,534,442.31	4,375.40
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 453,947.93	+263.62

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	245,022.74	164.33
Settimana corrisp. nel 1884	1,388.—	240,431.11	173.22
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 4,591.63	— 8.89
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,491.00	4,014,566.71	2,692.53
Introiti corrisp. nel 1884	1,382.16	3,848,229.39	2,784.21
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+108.84	+ 166,337.32	— 91.68

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,845.98	459,56	10,305.54
Torino-Lanzo . » 32	26,886.38	10,233.19	37,119.57
Settimo-Rivarolo » 23	8,661.78	8,279.32	16,941.10
Santhià-Biella . » 30	21,581.26	22,594.31	44,175.57
Fossano-Mondovì » 24	2,522.84	»	2,522.84
Sassi-Superga . . » 3	1,883.60	»	1,883.60
	71,381.84	41,566.38	112,948.22

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana. — *Dal 19 al 25 febbraio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	642,778.91	19,429.47
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	738,963.83	22,943.49
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	96,184.92	1,514.02
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 febbraio 1885 .	1,725,000	4,947,964 82	18,695.69
Periodo corr. 1884	1,684 —	5,152,209.22	19,996.01
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	204,244.40	1,300.32

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1 al 10 maggio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 33	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	17,379.35	1,658 80	9,229.70	1,424.30	3,578.35	2,789.25
Bagagli . . .	291.75	41,75	207.10	6.65	39.60	6.55
Merci G. V.	1,853 09	184.10	351.25	68.50	213.50	»
Merci P. V.	9,292.74	1,958.40	2,891 35	1,456.30	1,875.10	356.75
Totali . .	28,819.84	3 843.05	12,679.40	2,955.75	5,706.55	3,152.55

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 200 milioni, interamente versato

SERVIZIO DEI TITOLI

XVIII Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Maggio 1885. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° Ottobre 1885, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° Ottobre 1885 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons)

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
666	670	62701	62705	126406	126410	174966	174970	226316	226320
3646	3650	71741	71745	126696	126700	176236	176240	229636	229640
4081	4085	73071	73075	128496	128500	176711	176715	229791	229795
7006	7010	75156	75160	133186	133190	177021	177025	230376	230380
9746	9750	75211	75215	133396	133400	180666	180670	231901	231905
11391	11395	76071	76075	133676	133680	181696	181700	233336	233440
11676	11680	77126	77130	135386	135390	183751	183755	233481	233485
13561	13565	81506	81510	138911	138915	185326	185330	233501	233505
13646	13650	87301	87305	139366	139370	188541	188545	234161	234165
15591	15595	87656	87660	141011	141015	190416	190420	234986	234990
17581	17585	89081	89085	141101	141105	192236	192240	236351	236355
18676	18680	95521	95525	144246	144250	192466	192470	236941	236945
21311	21315	97346	97350	145361	145365	192696	192700	237151	237155
22821	22825	99601	99605	146236	146240	197756	197760	239261	239265
23591	23595	102066	102070	147691	147695	198686	198690	240201	240205
24651	24655	102526	102530	148676	148680	200616	200620	240956	240960
27026	27030	102776	102780	149706	149710	202111	202115	244211	244215
27666	27670	104026	104030	149846	149850	203336	203340	245341	245345
36016	36020	104536	104540	150826	150830	203606	203610	249776	249780
42396	42400	107511	107515	152121	152125	204026	204030	249821	249825
46761	46765	109281	109285	152726	152730	206596	206600		
48286	48290	112271	112275	156976	156980	209536	209540		
49336	49340	112406	112410	160566	160570	214781	214785		
49641	49645	115156	115160	161806	161810	217946	217950		
52321	52325	117191	117195	162621	162625	218171	218175		
52996	53000	118221	118225	165946	165950	218851	218855		
54566	54570	119821	119825	166716	166720	219056	219060		
57136	57140	121261	121265	171561	171565	220481	220485		
57706	57710	122451	122455	171886	171890	225731	225735		
58631	58635	125651	125655	173686	173690	225816	225820		

Numeri estratti in più per la Serie B

dal N.	al N.
250826	250830
251901	251905

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
5121	5130	55101	55110	129421	129430	193091	193100	223181	223190
14441	14450	68751	68760	133021	133030	193961	193970	230531	230540
15181	15190	76531	76540	135371	135380	197531	197540	232261	232270
19221	19230	80901	80910	136081	136090	198361	198370	234271	234280
20331	20340	88611	88620	138651	138660	198481	198490	234991	235000
23261	23270	95031	95040	150401	150410	199671	199680	236591	236600
30071	30080	96041	96050	152781	152790	203141	203150	239241	239250
32811	32820	97471	97480	154211	154220	203711	203720	242451	242460
33771	33780	98521	98530	154971	154980	209061	209070	253121	253130
36771	36780	101741	101750	157701	157710	210491	210500	253271	253280
37051	37060	104141	104150	157951	157960	210741	210750	262011	262020
37661	37670	106711	106720	163181	163190	213551	213560	269181	269190
38631	38640	109121	109130	166041	166050	213571	213580	275901	275910
41991	42000	109631	109640	177131	177140	220641	220650	277141	277150
47761	47770	111371	111380	186931	186940	220721	220730	277381	277390
48571	48580	114951	114960	187971	187980	221921	221930	285261	285270
48791	48800	120641	120650	188361	188370	222371	222380		

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 15 *Maggio* 1885.

La Direzione Generale.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Partoni Dirett. propr. responsabile

Anno XVIII — Mercoledì 27 Maggio 1885. — Num. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA DEL SETTIMO

(VARIANTE BASSA)

L' egregio ing. Giuseppe Vanossi ha testè pubblicato una Memoria col titolo sopra indicato, la quale merita d' essere riprodotta in queste colonne, avendo essa lo scopo di patrocinare, basandosi su studii accuratamente condotti, il progetto di abbreviare la distanza dai porti del Mediterraneo, nonchè da Torino e da Milano al Lago di Costanza, e specialmente alla capitale dell' Impero Austro-Ungarico, valicando il Maloja.

L' effettuazione di un altro passaggio alpino, cogli obbiettivi sopra indicati, sarebbe per l'Italia di sommo vantaggio, tanto più che verrebbe a scongiurare il danno che ad essa fu portato dalla recente apertura di nuove linee estere concorrenti.

Ecco intanto l' elaborato scritto dell' ing. Vanossi:

Dacchè la linea del Gottardo ottenne il sopravvento in confronto del Lucomagno, dello Spluga e del Settimo (Septimer) parve che dovesse per sempre essere sepolta perfino qualsiasi modesta aspirazione in favore di uno degli altri valichi concorrenti, condannati perciò a rimanere relegati soltanto fra le memorie di quella vivissima lotta che per più anni affaticò le menti degli economisti, degli uomini di Stato, dei tecnici.

Invece l' apertura all' esercizio della linea che aveva trionfato, il Gottardo, l'esperimento dei vantaggi che all'Italia avrebbe dovuto dare, la copia del movimento commerciale che ebbe a suscitare, l'indirizzo che al commercio italiano fu impresso, porsero altrettanti argomenti in favore delle idee di coloro che già propugnarono validamente, sebbene con avversa fortuna, il passaggio delle Alpi attraverso lo Spluga o attraverso il Settimo. Pur troppo e in così breve lasso di tempo la realtà delle cose si è incaricata di sfatare molte di quelle illusioni che i Gottardisti d'un tempo si erano formate; pur troppo già si sono verificate in larga misura le previsioni che gli Splughisti avevano enunciate, e che già erano state respinte come inverosimili. In una parola l'audace profezia che il grande Paleocapa contro il Gottardo lanciava è sulla via per divenire un fatto concreto, ove il Governo italiano, le rappresentanze amministrative e commerciali del paese, l'opinione pubblica non s'affrettino a studiare quei rimedii, quei provvedimenti che la gravità delle circostanze impongono.

Intanto il primo pericolo che avrebbe dovuto impensierire nella scelta del valico alpino, non ha tardato a verificarsi: Il Gottardo costruito con larga copia di sussidi e di capitali italiani è già caduto nelle mani dei Tedeschi; il Gottardo, in luogo di promuovere l'esportazione dei prodotti italiani, in causa di un ben congegnato sistema di tariffe, ci allaga di prodotti germanici a tutto danno delle nostre industrie, della nostra agricoltura; il Gottardo infine è divenuto insieme al Cenisio, al Brennero e alla Pontebba un altro anello di quella catena con cui a guisa di barriera i popoli transalpini vanno cingendo commercialmente l' Italia per strozzarne ogni più modesto e legittimo tentativo di espansione.

A completare e a rafforzare tale nefasta catena si è ora aggiunta l'apertura della linea dell' Arlberg, la quale mettendo in diretta comunicazione al di là delle Alpi, le linee ferroviarie dell'Austria con quelle della Svizzera e della Germania apre, o in breve aprirà, al centro dell'Europa, mediante la linea da Salonicco, tutto quel mondo commerciale che il canale di Suez doveva schiudere per l'Italia e a traverso l'Italia mediante i porti di Genova, Brindisi e Venezia. E l'Italia rimarrà dunque inattiva, mentre i suoi vicini con mosse tanto strategiche e con ammirevole concordia stanno per sostituirle alla catena del servaggio politico, or ora infranta, quella del servaggio commerciale materialmente più gravosa?

Ciò non è possibile neppure di supporre da parte di preveggenti amministratori, di altissimi economici di Stato, di un pubblico intelligente quali ha l'Italia nostra e però

l'iniziativa che il Comitato interprovinciale Lombardo, costituitosi in Milano per curare la sollecita costruzione della linea Lecco-Colico, si è assunta di riaffermare la necessità del valico dello Spluga, merita il maggior appoggio possibile, acciò abbia a toccare la meta de' suoi sforzi. Anzi siccome la questione dello Spluga non è e non deve essere soltanto lombarda, ma interessa l'Italia tutta, converrebbe che il Comitato attualmente costituito soltanto dalle rappresentanze delle provincie di Milano, Como, Bergamo e Sondrio si completasse almeno coi rappresentanti di quelle altre provincie che già si erano affermate favorevoli allo Spluga e che nonostante l' avvenuta apertura del Gottardo, per la natura dei loro interessi, sono chiamate a favorire ancora quel valico alpino. Soltanto aprendo nelle Alpi un valico completamente italiano, soltanto mirando ad un obbiettivo conseguibile con mezzi superiori ad ogni concorrenza, il commercio italiano potrà lottare e spezzare alcuno degli anelli della catena, che altrimenti si verrebbe a suo danno rinsaldando.

Solo lo Spluga od il Settimo sono i valichi che possono rimanere italiani e che possono condurre, superando ogni concorrenza, a conquistare al commercio italiano quell'obbiettivo più largo, più indispensabile che è il gran mercato del lago di Costanza, al quale si rannodano le arterie principali di tutta la Germania e che i porti italiani potrebbero dominare in confronto a quelli stranieri, mediante una ferrovia per il percorso materialmente e virtualmente più breve di qualsiasi altra.

Una dimostrazione che lo Spluga od il Settimo abbiano tali caratteri, non sembra a chi scrive affatto necessaria dopo i lunghi studi che le molte Commissioni tecniche, parlamentari e provinciali hanno istituito durante il periodo che corse dal 1860 al 1872 nella lotta tra il Gottardo e lo Spluga, tanto che oramai puossi senza jattanza asserire che se un nuovo valico alpino dovrà aprirsi per sfondare la barriera ferroviaria che va serrando l' Italia, questo nuovo valico alpino non può essere che lo Spluga od il Settimo.

Non resta perciò che di esaminare, quale di questi due passaggi abbia prevalentemente i caratteri, per superare più agevolmente la concorrenza delle altre linee asservite alla politica ferroviaria straniera e per raggiungere con più convenienza materialmente e virtualmente l'obbiettivo necessario al commercio italiano.

Fra questi due valichi non esito ad affermarmi pel Settimo, quando si modifichi il tracciato del 1863-64 con variante da me studiata e che sommariamente verrò esponendo.

E qui mi sia permesso di premettere, come fino dal 1880 abbia richiamato con articoli pubblicati sui giornali *La Ragione* di Milano e *La Valtellina* di Sondrio l' attenzione del pubblico sulle temibili conseguenze che la ferrovia dell'Arlberg potesse esercitare sull'avvenire commerciale d'Italia, e mi sia pure permesso di rammentare come sia stata ognora e sia tuttora mia opinione, che a tanto danno si potesse almeno in parte riparare colla costruzione di una linea che da Milano raggiungesse il piede delle Alpi, in condizione di pendenze e di curve tali da rivaleggiare con successo col suaccennato valico dell'Arlberg.

Infatti se la linea Lecco-Colico-Riva di Chiavenna venisse costrutta con curve di raggio non inferiore a metri 400 e con pendenze inferiori all'8 per mille, anche portando nel successivo tratto sino a Chiavenna, la pendenza a non più del 10 per mille, mantenendo però il limite suddetto per le curvature, io credo che entro questi limiti di curva e di pendenza, la linea arriverebbe al piede delle Alpi in condizioni migliori di quella alle falde dell'Arlberg, quindi si potrebbe prolungare al di là delle Alpi sino a Coira, senza introdurre modificazioni di tracciato e di livellette nella linea prealpina. Con ciò si eviterebbe il grave inconveniente del cambio delle locomotive a Lecco e si potrebbe imprimere per una lunghezza di km. 57, cioè sino al piano di Riva di Chiavenna, ai treni diretti una velocità in piena corsa da 55 a 60 chilometri all'ora.

A questo punto e prima di svolgere il progetto da me studiato nella parte più strettamente riguardante il valico alpino, credo conveniente di far notare come molte delle ragioni per le quali nel 1863 64 si preferiva lo Spluga al Settimo ora sieno mancate ed altre debbansi schierare in favore del Settimo.

Fra queste farò notare come per le grandi innovazioni introdotte nelle perforatrici, ora poco devono spaventare le lunghezze delle gallerie, tanto che se prima occorreva tenerle cogl'imbocchi ad una quota molto elevata per renderle più brevi, ora si potrà molte volte tenerle alquanto più basse, se coll'abbassamento si otterrà un notevole miglioramento nell'andamento della linea.

Nel 1860 le perforatrici a forza meccanica erano state applicate per la prima volta nel traforo del Cenisio e, sul principio, non davano che un avanzamento massimo di metri 1 al giorno per ogni imbocco, raggiungendo solo nel 1864 un metro e mezzo.

Nel calcolo quindi allora fatto del tempo occorrente alla perforazione delle grandi gallerie comprese nei due progetti, cioè dello Spluga e del Settimo, si suppose che si potesse avere un avanzamento a ciascun imbocco di galleria di metri 2 al giorno colle perforatrici e per i pozzi profondi sino a metri 190 scavati coi mezzi ordinari, si suppose un avanzamento di metri 0,35, e di metri 0.55 per le gallerie.

Al giorno d' oggi però se ci tenessimo a questi limiti di avanzata giornaliera, saremmo di gran lunga inferiori al vero. Infatti già nel traforo del Gottardo si ottenne un avanzamento medio di circa metri 3 al giorno per parte, coll'impiego delle perforatrici dell'ing. Ferroux.

Nella visita poi che ho fatto nel luglio 1882 al traforo della galleria dell'Arlberg, versante meridionale, mi sono persuaso che adottando come base di calcolo un avanzamento per parte di metri 5.50 al giorno ero anzi al disotto del vero; giacchè nell'antecedente giugno erasi ottenuto da quel versante uno scavo di metri 190, benchè l'avanzata si trovasse a circa metri 2800 dall'imbocco, uno scavo cioè di metri 6.33 al giorno.

Dietro questo risultato ho creduto opportuno di studiare nuovamente il passo del Settimo, con abbassamento del tunnel in sommità e con altre varianti, tanto da renderlo suscettibile di tutti quei vantaggi, che le moderne conquiste della scienza hanno apportato.

Secondo i progetti compilati nel 1863 64, la linea del Settimo staccava dalla stazione di Chiavenna nella località ove dicesi a Tanno, attraversava il fiume Mera sviluppandosi nell'altipiano dei Raschi e di S. Giovanni per entrare nella Val Pregallia, ripassava il fiume portandosi sulla sinistra della valle sino a Piedelrovere, allo scopo di evitare le valli Dragonera, S. Carlo, Campedello e Drana che dapprima racchiuse fra sponde ovunque franose, si spandono negli altipiani che si estendono dal piede delle Alpi stesse sino al fiume Mera in alvei instabili.

Si sviluppava in seguito sempre sulla falda sinistra per mezzo dei due gironi di Piedelrovere e di Lotano fino a raggiungere di nuovo il talweg della valle a Stampa. Da colà ripassava il fiume per mezzo di un terzo girone e finalmente, girato anche lo sperone sotto Soglio, andava a far capo a Casaccia, all' imbocco sud del tunnel in sommità a metri 1468 sul mare.

L' imbocco nord di questo traforo raggiungeva Molins dopo il percorso in galleria di metri 14,805 dei quali per metri 4830 a foro cieco, e per i residui metri 9975 da escavarsi con n. 6 pozzi, il più profondo dei quali misurava metri 308.

Dall'imbocco nord del tunnel la linea, proseguendo verso Coira, seguiva dapprima la falda sinistra del Julier sino sotto Agerigna, indi la destra sino a Schweiningen, per

ritornare sulla sinistra mediante regresso in curva, che abbandonavo solo alla frazione di Campi, ritornando sulla destra della valle sino al termine della linea, cioè sino a Coira.

La livelletta longitudinale variava da 0,0258 sino a 0,000 per metro.

Invece dalle ispezioni praticate nel 1882 lungo la valle Pregallia, l'Alpe Moruzzo, le falde del Pizzo Lizzone, e la valle dell'Oberalpstein sin oltre Rothenbrunnen allo scopo di assicurarmi se si sarebbe potuto abbassare il tunnel, ne ho ritratto la convinzione di aver trovato al problema una soluzione favorevole a questo valico alpino.

Coll'appoggio anche dei rilievi eseguiti nel 1863-64, ho potuto accertarmi che si potrebbe portare l'imbocco sud del tunnel in sommità all'ordinata di m. 1090 sul mare e l'imbocco nord a metri 1189.70 come in appresso vengo a descrivere.

La deviazione della linea dovrebbe principiare al girone di Stampa sulla sponda sinistra della Pregallia e, fiancheggiata Borgonuovo, portarsi sulla falda opposta ove a metri 2800 dall'origine della deviazione entrare in galleria all'altezza di 1090 metri.

L'ascesa costante di questa piccola tratta sarebbe del 25 per mille ad eccezione della località stabilita per la stazione di Vicosoprano all'imbocco del tunnel che fu progettata orizzontale.

Il tunnel verrebbe diviso in due tronchi, cioè:

a) Il primo dall'imbocco sud, a Stalvedro della lunghezza di m. 13,500, coll'ascesa del 15 per mille e con pozzo della profondità di metri 428.

b) Il secondo dal detto pozzo all'imbocco nord del tunnel all'ordinata generale di metri 1189.70 e con una discesa costante dell'8 per mille della lunghezza di metri 12,850.

Il tunnel si troverebbe in una condizione eccezionalmente favorevole per rispetto alla ventilazione; inquantochè il profilo longitudinale sarebbe costituito da due rampe ascendenti dagli imbocchi verso il pozzo, che farebbe l'effetto di un camino alto ben metri 430.

Per rendere più razionali le livellette longitudinali del versante settentrionale, per sopprimere il viadotto sul torrente Albula e sostituirvi un ponte ad una sola travata di metri 60. si sarebbe modificato il tracciato sino alla stazione di Rothenbrunnen.

Stante i perfezionamenti verificatisi negli scavi in genere, specialmente per l'applicazione della dinamite, credo di essere anzi al disotto del vero ammettendo di ottenere un'avanzata giornaliera del tunnel:

a) Coi mezzi ordinari = metri 0.50 per il pozzo della profondità di m. 428, e di m. 0.70 per le gallerie;

b) Colle perforatrici = di m. 5.50 dagl'imbocchi e di soli metri 3.50 dal pozzo. Questi risultati si potranno ottenere quando vengano impiegate quattro perforatrici, cioè una per ciascun imbocco e due al pozzo.

Quando si ammetta che il tempo impiegato per lo scavo del pozzo, che sarebbe di due anni e mezzo, corrisponda al tempo necessario per provvedere all'impianto di tutti i fabbricati, tubi di condotta d'acqua, officine, ecc. (osservato che il maggior tempo impiegato per l'apertura di questa galleria si riferisce al primo tronco, che verrebbe ultimato in quattro anni ed un mese) ne deriva che tutta la galleria verrebbe ultimata in anni 6 e mesi 7 circa.

Volendo riassumere i vantaggi di tale variante, ne risulta innanzi tutto un abbreviamento della linea; infatti, se nel progetto del 1863-64 era calcolata in m. 116,770.72 colla variante proposta si riduce soltanto a m. 100,423.50 quindi una minor lunghezza di metri 16,347.22.

(Continua)

FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

Riproduciamo, come abbiamo promesso nell'ultimo numero del nostro giornale, l'articolo dell'*Avvenire di Sardegna*, relativo all'importante questione della concessione per la costruzione delle Ferrovie complementari Sarde:

La *Sardegna* tende a porre il dibattito intorno alla concessione delle ferrovie complementari Sarde sopra un terreno, nel quale non possiamo, nè vogliamo seguirla. E non già perchè le armi per combattere ci facciano diffetto, o il sentimento della giustizia della nostra causa non ci soccorra; ma perchè, per noi non di persone si tratta, ma di cose e di fatti, ai quali amiamo rimanga netta e chiara la fisonomia che loro è propria, affinchè il giudizio eventuale abbia ad essere, ed anche parere, frutto di studii sinceri e di convinzione genuina, non di simpatie od antipatie preconcette.

Lasciate da parte le frasi fatte, sgombro il terreno della discussione da tutte le incrostazioni e sovrapposizioni rettoriche, il diverso modo di comprendere e giudicare la questione tra noi e la nostra contradditrice, si risolve in questo: che essa vuole la concessione sia data ad ogni costo alla *Società reale per le ferrovie Sarde* e noi, lieti che concorrenza vi sia, bramiamo che questa si esplichi con tutta la sincerità e la lealtà possibili, non preoccupati del sapere a chi la concessione rimarrà — non bramosi che essa a questo, piuttosto che a quel concorrente venga affidata — ma solo di questo preoccupati e bramosi, che essa, qualunque sia per essere il concessionario, avvenga nelle migliori condizioni possibili per lo Stato, per le provincie, per l'industria nazionale. Ora non deve la *Sardegna* venirci a dire che la Società reale delle ferrovie Sarde ha già fatto i suoi studii — e che tutto il lavoro preparatorio d'ogni altro concorrente si risolve in una perdita di tempo; non deve venirci a dire, con ironia di un gusto molto discutibile, che all'onere provinciale ci penserà, dopo che noi avremo pensato a « provvedere i capitali *italiani* alla Società sorta per conquistare l'indipendenza economica ed industriale della penisola »; non deve afferrarsi al giudizio della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie Sicule, per dedurne che anche in Sardegna deve esserci UNA SOLA SOCIETÀ ». — Essa deve dimostrarci che la *Società delle ferrovie Sarde* è in grado di costrurre bene, solidamente, onestamente, ad un prezzo che nessun'altra Società può offrire; che la sola *Società reale delle ferrovie Sarde* possiede e può trovare i capitali necessarii all'impresa; che questa Società soltanto può soddisfare a quegli obblighi rispetto all'industria nazionale. che anche nelle Convenzioni ferroviarie, dalla *Sardegna* tanto caldeggiate, sono stati inscritti. Ma può farla questa dimostrazione la *Sardegna*?

Molte delle cose che la *Sardegna* dovrebbe dimostrare essere verità inoppugnabili, e prova dell'eccellenza della sua compagnia, sono già state chiarite ed illustrate da quella Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, agli atti della quale la egregia nostra contradditrice si è imprudentemente richiamata. A pag. 418 del volume 1° dei documenti p. e., si legge: « Tutto il materiale è stato acquistato in Inghilterra...... » — « Rispetto al

materiale fisso, lamentasi che nell'isola di Sardegna, la quale è tanto ricca di foreste di quercia rovere, adattatissima per traversine, siansi importate *anche* queste dall'estero per costruire non pochi tratti del primo periodo, dove poi le traverse si dovettero ricambiare perchè riconosciute affatto inservibili » Riguardo i capitali se è certo che la *Società reale delle ferrovie Sarde* avrà trovato il denaro occorrente alle nuove costruzioni (il capitale esistente essendo tutto insito nelle costruzioni fatte) — i signori Cottrau-Vivanet non si saranno certo messi allo sbaraglio di una concorrenza senza aver costituito il capitale necessario. Ed a questo proposito possiamo anzi dare una notizia, che calmerà le patriottiche apprensioni della nostra consorella; la Società concorrente ha già costituito un capitale di 30 milioni. Ma di quale nazionalità sono questi 30 milioni? Il saperlo a noi non importa; l' importante è che essi sieno da italiani spesi e a beneficio della ricchezza locale.

Però tutto questo non costituisce che un complesso di questioni piccine. Il punto culminante della vertenza per noi sta in ciò: che la concorrenza esplicandosi, le ferrovie, che senza di essa sarebbero costate forse 140,000 lire al chilometro, verranno a costarne assai meno. E se questo alla *Sardegna* pare un vantaggio da disprezzarsi non sappiamo che farle, e vorrà dire ch' essa può fare la generosa. Noi rimaniamo fermi nella nostra convinzione, che anche il risparmio di qualche diecina di mille lire al chilometro sia un beneficio del quale s' ha a tener conto. Quattro o cinque milioni spesi in meno, puta caso, nella costruzione rappresentano infatti un minor disimborso da parte dello Stato, ed un minor onere dei contribuenti.

Egli è vero che la *Sardegna* si preoccupa molto del tempo in cui ai lavori si metterà mano. Essa ci grida: ma non vedi disgraziato *Avvenire* che la concorrenza delle tue Compagnie farà protrarre l' inizio nei lavori! Davvero? E sia. Causa la precipitazione si è avuta una legge cattiva; al primo danno dovremo aggiungere un altro, alla concorrenza legittima sostituendo il privilegio? Confessiamo ingenuamente il nostro peccato; noi preferiamo un ritardo di alcuni mesi alla maggiore spesa e crediamo di tutelare così, meglio della *Sardegna*, alla quale pure sta a cuore, il pubblico interesse.

Del resto i signori Cottrau e Vivanet ci penseranno essi, nel loro interesse, ad affrettare gli studii, come per il loro decoro hanno già pensato ai capitali; noi ad una cosa sola pensiamo: — a non sostenere interessi privati che possano essere in opposizione cogli interessi pubblici.

Questo è il parer nostro; non quello di erigerci a difensori di alcuno. È chiaro?

Tanto chiaro che noi non spenderemo altre parole su questo argomento fino al giorno in cui, terminati gli studii, rese note le rispettive offerte, potremo istituire un raffronto che ci permetta di venire a conclusioni rigidamente esatte.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

A complemento delle liste, precedentemente pubblicate, dei membri componenti le varie Commissioni ferroviarie delle due Reti, aggiungiamo oggi i nomi degli eletti a rappresentare il Governo. Avvertiamo però che manca ancora il quinto membro della Commissione per la consegna delle linee, che, a senso del Capitolato, approvato colla legge 27 aprile 1885, deve essere nominato dalla Corte d' appello di Roma.

Pel riparto del personale.

Comm. Bernardino Fenoglio avv. erariale, attuale consigliere d' amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia; on. avv. Adriano Mari; comm. Plancher, ispettore al Ministero dei lavori pubblici.

Per la consegna delle linee, loro dipendenza ed accessori.

Bussi comm. Gabriele, Pesapane cav. Francesco, per la rete Mediterranea. — Fossati cav. ing. Felice, Majroni cav. ing. Luca, per la rete Adriatica. — Puccini cav. Giovanni, Barone cav. Sebastiano, per la rete Sicula.

Per la valutazione e consegna del materiale rotabile.

Passerini comm. Dionisio, Crosa cav. Vincenzo, per la rete Mediterranea. — Fossati cav. Felice, Muttini cav. Giuseppe, per la rete Adriatica. — Nuti cav. Guido, Martinoli cav. Lodovico, per la rete Sicula.

Per la valutazione e consegna dei materiali di esercizio.

Buffa cav. Pasquale, De Casa cav. Stefano, per la rete Mediterranea. — Talocci cav. Stefano, Cattabeni cav. Attilio, per la rete Adriatica. — Nuti cav. Guido, Martinoli cav. Lodovico, per la rete Sicula.

Per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti.

Parià cav. Emilio, Pizzini cav. ing. Giovanni, per la rete Mediterranea. — Amante cav. Gaetano, Tarantini cav. Serafino, per la rete Adriatica. — Calvori cav. Icilio, Barone cav. Sebastiano, per la rete Sicula.

><

Il comm. Kossuth, ff. di Capo servizio della Trazione e del Materiale delle Strade ferrate dell' Alta Italia, è partito avanti ieri per Napoli coll'incarico di rendersi conto *de visu* delle condizioni di quelle ferrovie e dei provvedimenti da attuarsi in occasione della prossima creazione in quella città di una Direzione dell' esercizio della rete Mediterranea.

><

Domenica scorsa vennero convocati in Torino dal comm. Massa i delegati delle varie Commissioni della rete Mediterranea per le istruzioni necessarie al loro cómpito.

Ieri, martedì, si radunarono poi, a Firenze, tutte le Commissioni delle due reti per gli accordi definitivi sulla sistemazione dei vari Servizi.

><

Ci consta che furono eliminate le difficoltà che si frapponevano all'approvazione dei vari importantissimi progetti relativi ai provvedimenti a prendersi per l'epoca dell'apertura all'esercizio della Succursale dei Giovi, apertura che abbiamo ragione di credere si effettuerà alla metà circa del venturo anno, almeno del primo tronco. Essenziale, per tale riguardo, è la sistemazione della stazione di San Pier d' Arena, testè in massima approvata. In essa sono contemplati i lavori di un nuovo parco-vagoni sul piazzale dei carboni; un grande deposito di locomotive verso Ri-

varolo; una vasta officina di riparazione dei veicoli tra Rivarolo e Bolzaneto: una nuova officina pel rialzo dei veicoli a San Pier d'Arena.

A quest'ultimo lavoro si è già posto mano in questi ultimi giorni.

><

Col 1.o giugno p. v. andrà in vigore il nuovo orario generale delle Ferrovie dell'Alta Italia. Al 1.o luglio, poi, per effetto dell' attuazione delle Convenzioni, vi si apporteranno necessariamente delle modificazioni.

><

Sappiamo che la Direzione dell' esercizio dell' Alta Italia sta occupandosi dei lavori importanti che si debbono eseguire coi fondi dell'allegato *B* delle nuove convenzioni; e siccome principalissimo provvedimento si è quello dei raddoppiamenti di binario, tenuto anche conto del voto del Senato che avessero la precedenza quei lavori che, giovando al traffico, fossero pur utili nell'interesse militare, così la Direzione suddetta ha tracciato un programma di cotesti raddoppiamenti, ai quali converrà subito porre mano. A tal uopo sono già iniziati gli studii, e possiamo anzi aggiungere che i raddoppiamenti si faranno su parte delle linee Milano-Torino e Pisa-Spezia, sulla tratta Chiavari-Riva (linea Genova-Spezia) e su qualche altra secondaria.

><

Siamo informati che ebbe luogo una visita preliminare, praticata dai capi-servizio dell'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, alla linea Airasca-Moretta-Saluzzo, onde stabilire il servizio dei passaggi a livello e la distribuzione del personale. È oramai assicurato che l'apertura al pubblico servizio della linea stessa avverrà entro il mese di giugno prossimo.

Nel mese di agosto successivo sarà poi completata la linea da Bricherasio a Barge e nel settembre od ottobre l' altra da Cavallermaggiore a Moretta.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Colico a Sondrio, del quale è imminente l' apertura al pubblico esercizio.

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia sta già provvedendo al trasporto, per la via lacuale, del materiale mobile occorrente per l'esercizio del predetto tronco di ferrovia.

><

Ci informano da Bergamo che la Società sub-concessionaria della ferrovia da Bergamo al Ponte della Selva fa procedere con attività i lavori di costruzione del tronco da ponte di Nozza al ponte della Selva, per poterlo aprire presto all' esercizio, come già il rimanente della linea.

Trovansi in corso di avanzata costruzione il fabbricato pei viaggiatori, e quello del magazzeno delle merci, in stazione di Ponte della Selva. L'armamento procede regolarmente ed è giunto fino all' incontro dei muri di difesa contro il Serio.

><

L'Ufficio del Genio civile di Ravenna ha presentato all' approvazione superiore il progetto di appalto per la fornitura del materiale fisso occorrente pei due tronchi della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini compresi fra Cervia e Rimini.

L' importo totale della fornitura ammonta a lire 87,400, delle quali a base d' asta L. 79,400.

><

Sappiamo che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che debba essere respinto il progetto per la ferrovia Circumetnea presentato dal Consorzio dei Comuni interessati; e che sia da procedersi a nuovi studi, tenuto conto dei suggerimenti contenuti nella relazione tecnica sul progetto preindicato, compilata dall'Ufficio del Genio Civile di Catania.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di scogliera a difesa del muro a mare nella località denominata Scogli-Grazie, lungo il tronco da Zoagli a Chiavari, della linea Genova-Spezia, onde venga emesso il decreto di pubblica utilità delle espropriazioni occorrenti pei lavori medesimi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 56,000.

><

Ci scrivono da Venezia che lungo il primo tronco della ferrovia da Mestre a Portogruaro, compreso fra Mestre e San Donà di Piave, è molto avanzata la posa dei meccanismi fissi delle stazioni, i quali potranno essere completamente in opera ai primi dell'entrante mese.

Nel tronco successivo da San Donà a Portogruaro si lavora energicamente a compiere i movimenti di terra, le opere d'arte ed i fabbricati. Si è anche iniziata la posa dell'armamento della via, a partire dalla stazione di San Donà.

><

La Commissione di Erba, incaricata di promuovere gli interessi dei comuni, posti nella zona settentrionale della Brianza occidentale, nella scelta del tracciato del tronco Pontenuovo-Albate, della ferrovia Lecco-Como, ha presentata al Ministero dei lavori pubblici una istanza colla quale nel mentre dichiara di abbandonare qualsiasi altro progetto da essa proposto pel tronco premenzionato di ferrovia, domanda che pel tronco stesso sia preferito il tracciato *mediano* studiato dalla Direzione tecnica governativa di Oggiono, il quale passa per Orsenigo.

><

Ci consta che fra l' Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, nella sua qualità di esercente le linee Treviso-Vicenza, Thiene-Schio, Schio-Torrebelvicino e Schio-Piovene-Arsiero, venne di comune accordo concretato uno schema di contratto per stabilire un servizio cumulativo pel trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani, numerario e preziosi e merci a grande e piccola velocità, fra le stazioni dell' Alta Italia e quelle della linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero percorrendo i tratti Vicenza-Schio o Treviso-Vicenza-Schio della Società Veneta. Lo schema di contratto in parola trovasi in corso di approvazione presso il Ministero dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha preso in esame i vari progetti di appalto

studiati per la costruzione del tronco da Priola a Trappa della linea Ceva-Ormea e li ha ritenuti tutti meritevoli della superiore approvazione in linea tecnica.

Dei progetti studiati che sono in numero di quattro, tre prendono l'impianto della stazione di Garessio a destra, ed uno a sinistra del Tanaro.

Ci si assicura che il Consiglio superiore abbia dato la preferenza a quest'ultimo progetto, suggerendo che nel caso in cui si trovasse opportuno di prescegliere uno dei tre progetti con la stazione di Garessio a destra del Tanaro, la maggiore spesa all'uopo occorrente debba sopportarsi dal comune interessato.

><

Ci scrivono da Milano che il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all' esame del Ministero dei lavori pubblici il questionario da risolvere dalla Commissione tecnica che sarà nominata con incarico di proporre le prescrizioni a farsi, affinchè il materiale rotabile delle ferrovie secondarie soddisfi pienamente alla sicurezza e regolarità del servizio ed alla comodità dei viaggiatori.

><

Ci informano da Sora che il Direttore tecnico governativo per la ferrovia da Avezzano a Roccasecca ha quasi compiuto il progetto di appalto del 4° tronco di questa ferrovia compreso fra Sora e Civita d'Antino.

Dagli studii fatti risulta che il tronco in parola avrà la lunghezza di quasi 24 chilometri e importerà una spesa di circa 6 milioni di lire.

Numerose ed importanti saranno le opere da eseguirsi, fra le quali figureranno n. 6 attraversamenti del Liri richiesti dalla necessità di stabilire la ferrovia su terreni stabili.

A completare gli studii della linea precitata, non rimarrà, dopo la presentazione del progetto del quarto tronco, che a farsi lo studio definitivo del quinto ed ultimo tronco da Civita d' Antino ad Avezzano, della lunghezza di circa 23 chilometri, pel quale già venne redatto un progetto di massima da servire di base a quello definitivo. In quest' ultimo tronco non si avranno pendenze superiori al 20 per mille.

><

Ci si scrive che la Deputazione provinciale di Mantova, concessionaria della costruzione e dell'esercizio per una ferrovia da Suzzara a Ferrara, ha rinnovate le sue più vive istanze al Ministero dei lavori pubblici onde ottenere che le sia accordato il concorso governativo, a termini della legge 29 luglio 1879, nella maggiore spesa occorrente pel tramutamento dal 3.o al 2.o tipo della predetta ferrovia.

A sostegno delle sue istanze, quella Deputazione ha sottoposte alla saggezza del Ministero varie considerazioni importanti, le quali, essa spera, indurranno il Governo a concedere, come già si è praticato per altre linee, forse meno importanti, il domandato maggiore concorso.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali, quale esercente le ferrovie Calabro-Sicule, ha autorizzato l' ing. A. Colondre ad impiantare nella stazione di Siracusa un motore a vento del sistema Halladay per applicarlo in via di esperimento al rifornitore d' acqua della stazione e stabilire così opportuni confronti che valgano a giudicare della opportunità e convenienza di siffatti impianti, a vece del sistema che per alimentare i rifornitori si è fin qui seguito sulle nostre ferrovie.

><

Ci informano da Parma che lo scavo d' avanzata della grande galleria dell'Appennino, denominata del Borgallo, in corso di costruzione lungo la ferrovia Parma-Spezia, dal lato ove lo scavo stesso procede coi mezzi meccanici, ha raggiunto in media, nello scorso mese, m. 2.91 per giorno, e quindi si è prossimi ad avere i m. 3.00 giornalieri previsti nel programma di perforazione di quella importante galleria, la quale, come è noto, ha la lunghezza di m. 7,784.

La situazione dello scavo e delle murature della galleria stessa, riferita al 1.o del mese corrente era la seguente: *scavo* di piccola sezione m. 990; id. di allargamento in calotta m. 870; id. di strozzo m. 825; muratura di calotta m. 835: id. dei piedritti m. 800; id. dell' arco rovescio m. 460.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatte raccomandazioni alle Amministrazioni ferroviarie, perchè siano scrupolosamente osservate le disposizioni circa il divieto di esportazione di vegetali dai Comuni infetti dalla filossera.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto meritevoli della superiore approvazione i progetti di appalto per la costruzione dei due seguenti tronchi della ferrovia di quarta categoria, a sezione ridotta, da Castelvetrano a Porto Empedocle, cioè:

1.o da Porto Empedocle a Siculiana, della lunghezza di m. 13,800 e del costo totale di L. 1,380,000, delle quali L. 990,800 pei lavori e provviste da appaltare, e le rimanenti L. 389,200 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento e di quello fisso e per gli imprevisti;

2.o da Siculiana a Montallegro, della lunghezza di m. 10,000 e dell' importo totale di L. 995,000, delle quali L. 805,000 a base di appalto e L. 190,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per espropriazioni, ecc., come sopra.

><

Lo stesso Consiglio ha preso le seguenti deliberazioni:

a) Ritenne che sia meritevole della superiore approvazione il progetto riformato per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Argenta a Bastia della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

In seguito alle modificazioni apportate al progetto medesimo la relativa spesa complessiva è aumentata di L. 130,000, ed è in conseguenza salita a lire 1,570,000, delle quali, a base d'asta L. 1,156,000;

b) Opinò che possa approvarsi la maggiore spesa di L. 120,000 occorrente per opere di completamento del tronco da Bologna a Persiceto della ferrovia Bologna-Verona, nonchè l'atto di sottomissione dell'Impresa Morello per la esecuzione dei lavori relativi.

><

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto aprile 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego.							
Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4343.61							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di aprile . . . . . . m. l.	3858.11	3674.42	2897.52	3566.92	2758.74	516.99	1915.73
Idem. eseguita a tutto il mese di marzo . . . . »	3745.64	3503.91	2671.82	3385 67	2548.99	435.82	1740.97
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di aprile . . . . . m. l.	112.50	170.51	225.70	181.25	209.75	81.17	174.76
Restano da perforarsi m. l. 485.47							
2. Tronco Mignanego-Ronco.							
Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	570.—	592.—	489.—	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	772.45	638.85	406.85	346.85	382.85	286.85	—
Attacchi dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	1213.75	611.50	518.—	504.—	498.75	243.—	—
Attacchi dalla Finestra della Pieve.	976.—	926.50	826.—	899.—	736.—	610.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in aprile . . . . . m. l.	3739.20	2909.35	2461.35	2482.35	2157.10	1670.35	—
Perforazione eseguita a tutto marzo . . . . »	3155.45	2496.35	2152.85	2345.35	1939.85	1491.85	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di aprile . . . m. l.	283.75	413.—	308.50	137.—	217.25	175.50	—
Restano da perforarsi m. l. 4.549.18							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	355.69	355.69	355.69	93.80	93.80	93.80	346.93
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in aprile m. l.	1092.84	1092.84	1092.84	830.95	830.95	830.95	1084.08
Perforazione eseguita a tutto marzo . . . . »	1065 06	1065 06	1065.06	830.95	830.95	830.95	1040.56
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di aprile . . m. l.	27.78	27.78	27.78	—	—	—	43.52

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di aprile { 1° tronco . . . . L. 11,833,457.99
2° id. . . . . » 7,526,388.—

Totale L. 19,359,845.99

Importo dei lavori eseguiti a tutto marzo { 1° tronco . . . . L. 10,774,116.38
2° id. . . . . » 6,998,976.— } » 17,773,092.38

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di aprile pei due tronchi. . . . . L. 1,586,753.61

Giornate di operai impiegate nel mese di aprile { 1° tronco . . . . N. 127.444.—
2° id. . . . . » 66.968.—

Totale N. 194.412.—

Media giornaliera delle giornate di operai in aprile N. 6,480.40.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole, fra altri, sui seguenti affari:

Progetto d'una tramvia a vapore dalla miniera S. Agostino alla stazione di Raddusa.

Progetto d'ampliamento stazione Altopascio lungo linea Firenze-Massa (ferr. Alta Italia).

Id. ampliamento della stazione di Pescara linea Ancona-Foggia (ferr. Meridionali).

Id. di ampliamento del servizio merci alla stazione San Bonifacio (ferr. A. I.)

Id. acquisto materiale metallico per armamento diversi tronchi ferr. compl., secondo tipo.

Perizia di lavori addizionali a quelli in corso, per difesa perimetrale della città di Mantova, contro le inondazioni per rigurgito di Po.

Il Consiglio di Stato si è pronunciato favorevole, fra altri, sui seguenti affari:

Progetto per vendita ai pubblici incanti di materiale fuori uso proveniente dalle ferrovie Calabro-Sicule.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Molina-Goriano. — Leggesi nel *Roma*:

È stato dato all'ingegnere Salvini l' ordine di procedere agli studi della ferrovia di quarta categoria Molina-Goriano (Abruzzi) d' accordo con la Giunta comunale di Aquila che pagherà le spese del progetto.

Sappiamo inoltre che la formazione del consorzio relativo a questo tronco ferroviario procede alacremente, avendo tutti i numerosi Comuni interessati accolta la proposta con entusiasmo.

Questa linea trasversale tra la Sulmona-Roma e la Sulmona-Aquila-Terni riavvicinerà di molto la Marsica al capoluogo della provincia.

Ferrovia Como-Varese. — L'*Araldo* annuncia che le due trincee sul tronco Camerlata-Quadronna, cioè di Quadronna e di Grandate, sono quasi terminate, ed avanzata è già la posa dei binari su detto tronco, che rappresenta i quattro quinti della linea fino all'innesto colla Sa-

ronno-Malnate. Ora il lavoro si concentra sul tronco Camerlata-Como, dove i lavori, favoriti fino all' aprile da un bel tempo eccezionale, furono più tardi incagliati, e non poco, dalle pioggie ostinatissime.

Però, ad onta delle contrarietà naturali, si è fatto moltissimo. Oggi il binario si spinge senza interruzione fino al sottopassaggio della Canturina vecchia, e tra pochi giorni potrebbe arrivare alla Canturina nuova (*provinciale*). Qui le difficoltà grandissime dell' escavazione per le fondamenta del sottopassaggio furono perpetuate dal tempo avverso, la cui conseguenza era la continua ricomparsa del maggior ostacolo naturale: l' acqua. Si riproducono in minor scala gli imbarazzi gravissimi incontrati qualche anno fa nella costruzione della linea dell' Alta Italia, che sottopassa la stessa strada un cento metri appena più discosto. Tuttavia la spalla nord (verso Camerlata) è già a buon punto, e se il tempo ridiventasse normale, si può aspettarsi di veder avviato il lavoro verso un pronto compimento.

Il cavalcavia della Canturina vecchia è già aperto al pubblico passaggio, e la sottoposta sede ferroviaria preparata in modo da potervi portar tosto il binario. Indi la ferrovia è compita per tutta la tratta parallela alla Napoleona, compreso il sovrapassaggio alla Milano-Chiasso, il viadotto di Fiume Aperto e giù fino al principio dell' argine di San Giuseppe, i cui lavori progrediscono a vista d' occhio.

I due cavalcavia alla stradella di San Giuseppe e alla strada del Colombée sono finiti, il ponte metallico sul Cosia già pronto pel binario, e la macchina può discendere tra pochi giorni fino al piano della Stazione Succursale, i cui edifici sono già fuori terra per due o tre metri.

Ferrovia Colico-Sondrio. — È già incominciato allo Scalo lacuale ferroviario (Alta Italia) in Como l' imbarco del materiale mobile destinato alla nuova linea Colico-Sondrio, che molto probabilmente verrà aperta al pubblico esercizio il giorno 8 del giugno p. v.

Come tutti sanno, le linee valtellinesi formano — e formeranno fino al compimento della Lecco Colico — un sistema ferroviario completamente isolato, altrettanto che le ferrovie Sicule o Sarde. Tutti i trasporti di locomotive, vagoni, carboni ecc. dovranno quindi aver luogo per la via del lago, la quale d' altronde è assai facilitata dall' esistenza della stazione lacuale nel porto di Como.

Per questo trasporto che è stato assunto dalla Lariana, furono adattati alcuni grossi *comballi*, impiantando per tutta la lunghezza della barca un binario lungo una ventina di metri, poggiante su grosse travi e assicurato solidamente alle pareti laterali. Il binario ha una forte pendenza dalla prua scendendo verso poppa. Una volta che il *comballo* è avvicinato alla spiaggia all' estremità di un binario in discesa, appositamente costruito, esso forma coll' estremità sporgente delle sue rotaie una comunicazione non interrotta e di pendenza uniforme, lungo la quale si lasciano scorrere, coll' aiuto d' un argano, i diversi veicoli da caricare.

Un *comballo* può portare una carrozza lunga (americana) di 13 metri, più un carro merci ordinario.

Il trasporto comprenderà 3 locomotive e 40 fra vetture e carri da merci, oltre agli oggetti di approvvigionamento, cioè carbon fossile, olio, petrolio, stampati, ecc. — al mobilio per le stazioni — alle masserizie per circa 70 famiglie di impiegati che vengono colà traslocati, e finalmente agli attrezzi e meccanismi per la piccola officina di riparazione.

Stazione di smistamento e ferrovia di circumvallazione a Milano. — Abbiamo già altra volta annunciato che il ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, aveva promesso per questa stazione e ferrovia un concorso governativo di sei milioni. Sappiamo ora che il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi, anche agli effetti delle occorrenti espropriazioni forzate, il progetto relativo al complemento della linea di circumvallazione di Milano per la linea ferroviaria da Rogoredo (stazione della Milano-Piacenza) allo scalo merci di Porta Garibaldi con stazione di smistamento a Porta Sempione.

Ferrovia Santhià-Biella. — Giovedì 21 corr., alle ore 1 pom., ebbe luogo nel locale della Borsa di Torino, l' assemblea generale ordinaria degli azionisti della strada ferrata Santhià-Biella, coll' intervento di n. 40 azionisti, rappresentanti n. 5882 azioni. Presiedeva l' adunanza il sig. cav. notaio Gaspare Cassinis.

Il segretario dell'assemblea, cav. avv. Paolo Chiesa, diede lettura della relazione del Consiglio d' amministrazione.

Dalla medesima rilevansi le ottime condizioni finanziarie della Società, risultanti sia dal migliorato servizio, che dall' accresciuto numero dei treni e dall' essersi tolte le lunghe fermate a Santhià, che riuscivano uggiose ai viaggiatori.

L' attuazione d' un treno direttissimo in coincidenza a Santhià con altro dell' Alta Italia, fa sì che oramai Biella dista solo due ore da Torino.

L' abbreviato percorso rende agevole agli abitanti dei maggiori centri del Piemonte e della Lombardia di recarsi in estate a villeggiare nelle salubri vallate biellesi.

Pel migliorato servizio e sollecita riforma dell'armamento, tributansi lodi alla Società delle ferrovie complementari ed al direttore dell' esercizio sig. cav. Luigi Polese.

Dal prospetto dei prodotti, rilevasi considerevole aumento talchè mentre nel 1880 la cifra complessiva degli introiti era di L. 509,637.35 pari a L. 16,987.97 per chilometro, nel 1884, salì a L. 600,915.97 pari a L. 20,030.35 per chilometro di ferrovia.

Tenendo poi conto degli introiti provenienti da cespiti estranei all' esercizio ferroviario, si ha pel 1884, un totale introito di L. 619.506.63; dal quale deducendo le spese in L. 368,748.22, si ha un utile netto di L. 250,758.41, massimo che fino ad ora siasi ottenuto.

È sperabile che questi utili si accrescano maggiormente coll' effettuarsi delle ferrovie economiche di Andorno e Val Mosso, rispetto alle quali è da augurarsi che pel vantaggio del Biellese si sappiano appianare le difficoltà che ne attraversano l' attuazione.

La relazione termina, encomiando lo zelo del direttore della Società cav. ing. E. Vaccarino.

L' assemblea approvò il dividendo di L. 22 per azione, per cui essendosi già pagato il 1° gennaio u. s., un'acconto di L. 10, il saldo in L. 12 sarà pagato il 1° luglio.

Si procedè quindi alla conferma dei due amministratori, sig. Bussi cav. Giuseppe e Pellegrini cav. ing. Adolfo; dei sindaci signori Bechis Carlo, e Mussino Giuseppe; a supplenti sindaci vennero eletti i signori Giordano procuratore Francesco (confermato) e Paolo Orlandi.

Vennero in ultimo estratte a sorte n. 37 azioni da ammortizzarsi, contro rimborso di L. 450 caduna

Di queste azioni diamo i numeri nella *Guida*.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nella seduta della Camera dei deputati del 23 corr. l'on. *Giolitti* interrogò il Ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori del tronco Cuneo-Saluzzo e dell'altro Saluzzo alle Alpi.

Chiese se gli studi e le pratiche burocratiche di questo ultimo tronco siano finiti, e in questo caso perchè non sia stato concesso l' appalto.

Disse di temere che l'applicazione delle Convenzioni ferroviarie potesse danneggiare il sollecito andamento dei lavori.

L' on. ministro *Genala* rispose che tutte le pratiche amministrative relative al tronco Saluzzo alle Alpi, sono esaurite, e che veramente ora non resterebbe che ad aprire il concorso d' appalto.

Fece però osservare che il tronco, che costa più milioni, sebbene consti di soli sei chilometri, viene proprio a sboccare là dove deve cominciare la galleria del colle di Tenda, per il quale esistono tre progetti.

Or egli ha creduto opportuno sospendere l' appalto del tronco finchè non sia risoluta la questione della galleria di Tenda. Assicurò poi l' on. Giolitti che le Convenzioni nulla danneggieranno l' andamento dei lavori.

Giolitti, pur osservando che a suo avviso sarebbe vantaggioso anche pei lavori della galleria l' incominciare quelli del tronco, prese atto delle dichiarazioni del Governo.

Servizio ferroviario. — *Servizio di corrispondenza col tram Bettola-Piacenza-Cremona* — In seguito ad apposita Convenzione delle S. F. A. I. colla Società della tramvia a vapore Bettola-Piacenza-Cremona', a cominciare dal 21 corrente mese, venne attuato un servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, nonchè pei numerario e preziosi colle stazioni della detta tramvia a mezzo della stazione di Piacenza.

Tale servizio, esteso tanto alle merci in destinazione, quanto a quelle in provenienza della tramvia stessa, è fatto sotto l' osservanza delle disposizioni che seguono :

1° Tutte le stazioni della rete dell' Alta Italia rispettivamente abilitate in servizio interno, possono dalla data succitata accettare merci a grande ed a piccola velocità destinate a quelle della tramvia Bettola-Piacenza-Cremona sotto indicate, a condizione che sulla lettera di porto, sia indicata la destinazione colla formola : *Piacenza per* . . . .

Il bestiame, i colli di un peso indivisibile superiore alle cinque tonnellate e le merci occupanti più di un vagone sono esclusi dal servizio di cui trattasi.

2° La tassazione delle spedizioni destinate alle stazioni della tramvia Bettola-Piacenza-Cremona, sieno esse in assegno od in affrancato, è limitata alla stazione di Piacenza, e fatta in base alle interne tariffe generali e speciali, coll' intiero diritto fisso dalle stesse tariffe stabilito.

Però pelle spedizioni in porto affrancato, le stazioni, oltre che le tasse fino a Piacenza, debbono richiedere ai mittenti, per l' ulteriore percorso, un deposito equivalente ad una volta e mezza la tassa pelle seguenti distanze, calcolata in base alle tariffe generali interne dell' Alta Italia ;

Da Piacenza a Galleana kilom. 4; id. a Torricelle id. 5; id. a S. Bonico id. 7; id. a Gariga id. 10; id. a Podenzano id. 13; id. a Grazzano id. 15; id. a Vilgonzone id. 18; id. a Villò id. 20; id. a Albarola id. 22; id. a Ponte dell' Olio id. 24; id. a Riva id. 26; id. a Molino Lusardi id. 28.

Da Piacenza a Biana kilom. 30; id. a Bettola id. 36; id. a Mezzano Chitantolo id. 28; id. a Croce S Spirito id. 27; id. a Castelvetro id. 25; id. a Monticelli id. 22; id. a San Nazzaro id. 18; id. a Caorso id. 15; id. a Roncaglia id. 9: id. a Croce Rossa id. 6; id. Le Mose id. 4; Molini S. Lazzaro id. 1.

3° Le stazioni della tramvia accettano a loro volta spedizioni a grande ed a piccola velocità per tutte quelle della rete ammesse a siffatti trasporti, ma appoggiandole a Piacenza, e purchè sui documenti di trasporto, i quali devono essere conformi al modello in uso sulla rete dell'Alta Italia, sia indicata quale stazione di partenza quella di Piacenza, coll' aggiunta della stazione d' origine mediante la formola: *Piacenza, proveniente da* . . . .

Tali spedizioni devono essere condizionate secondo le prescrizioni vigenti sulla rete dell' Alta Italia.

4° La tassazione delle spedizioni provenienti dalle stazioni della tramvia per altre della rete dell' Alta Italia, è fatta in base alle tariffe generali o speciali interne e coll' applicazione dell' intero diritto fisso come se fossero in partenza da Piacenza avvertendo inoltre che non sarà mai accordato nè al mittente nè al destinatario alcun rimborso per l' operazione di carico.

5° Tanto le spedizioni destinate a stazioni della tramvia, quanto quelle in provenienza dalle stesse, possono essere gravate di spese anticipate e di assegni da pagarsi dopo l' incasso, seguendo le norme e mediante le provvigioni e tasse in vigore sulla rete dell' Alta Italia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di aprile fu il seguente:

Passeggieri trasportati 78,000 (aprile 1884 : 80,900), introito fr. 350,000 (fr. 420,601.59); merce trasportata tonn. 48,900 (tonn. 44,043); introito fr. 550,000 (fr. 523,288.13). Introito complessivo fr. 900,000 (fr. 943,889.72), ossia fr. 3,383.46 (fr. 3,548.46) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva pel rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di aprile di fr. 390,000 (1884 aprile : fr. 378,863.24), ossia fr. 1,466,16 (fr. 1,424 30) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 510,000 (fr. 565,026.48).

Consiglio d' Amministrazione. — Nella sua seduta del 18 corrente maggio, il Consiglio d' amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha approvato il resoconto annuale per l' anno 1884 all'Assemblea generale degli azionisti secondo le proposte della Direzione, disponendo al fondo di rinnovazione della linea fr. 703,367.58 ed al fondo di riserva fr. 106,080. Si propone inoltre all' Assemblea generale degli azionisti di assegnare sulla somma rimanente di fr. 954,839.02, un dividendo di fr. 850,000 = 2 1[2 0[0 agli azionisti e di portare a conto nuovo la somma di franchi 104,839.02.

Inoltre il Consiglio d'amministrazione ratificò le trattative avvenute nel Dipartimento federale delle ferrovie circa la fissazione dei conti di costruzione, autorizzò la Direzione a partecipare al monumento di Alfredo Escher con un sussidio di fr. 10,000, rimise la quistione dell' ampliamento del palazzo dell' amministrazione ad una Commissione e costituì la Commissione per la revisione dei conti per il 1885 coi signori Tortarola, Salomonsohn e Schuster-Burkhard.

Assemblea generale. — I signori azionisti della ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri che assunsero l' obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all' Impresa ferroviaria del [illegible], sono convocati in assemblea generale ordinaria, c[illegible]luogo sabato 27 giugno p. v., alle ore 10 antim., n[illegible]o governativo di Lucerna, per deliberare sul segue[illegible]e del giorno:

1. Presentazion[illegible]imoterzo Rapporto sulla gestione della Direzio[illegible]Consiglio d'amministrazione e dei conti e bilanci [illegible]4.
2. Fissazione d[illegible]ndo da pagarsi per il 1884.
3. Proposta de[illegible]o d' Amministrazione per lo aumento del capita[illegible]lella Società.
4. Proposta de[illegible] d' Amministrazione per l' assegno di varii intr[illegible]i a favore del fondo di riserva.
5. Proposta de[illegible]lio d' Amministrazione per la emissione de[illegible]stito 4 0[0 di 100 milioni di franchi, cioè [illegible]i di franchi, e per la creazione di un presti[illegible]li franchi sulle nuove linee da costruirsi.
6. Prop[illegible]ficazione dell'ultimo capoverso dell' art. 17 [illegible]
7. Rin[illegible]omina di membri sortenti del Consiglio d[illegible]e e surroga del defunto signor consigliere [illegible]endelstadt.
8. Rin[illegible]omina del presidente del Consiglio d' Amminis[illegible]
9. Nomina di [illegible]e di tre supplenti della Commissione di revisi[illegible]nti (art. 53 dello statuto).

Ferrovia de[illegible]one. — Si legge nel *Bollettino finanziario* di [illegible]

« In altri temp[illegible]succede a proposito del Sempione, non avrebl[illegible] di provocare un movimento di rialzo in tutti [illegible]teressati. Ma grazie alla lassitudine della spec[illegible] al rallentamento degli affari, non ne risultò ch[illegible]ezza. Si sa che la costruzione del tunnel del S[illegible]elle sue linee d' accesso era preventivata a ci[illegible]ni, di cui una parte considerevole doveva es[illegible] a titolo di sovvenzione, al Governo francese [illegible]pagnia della P. L. M., il complemento dovend[illegible]to dalla Confederazione, dalla Svizzera Occiden[illegible]overni cantonali. Pare che in oggi una delle p[illegible]cine di Francia creda poter assumersi questo [illegible]ttimo per una somma di 35 milioni e l' eserc[illegible]i anni, allo stesso prezzo di una strada ordin[illegible]mia si otterrebbe elevando di 1000 metri la liv[illegible]unnel e guadagnando questa

differenza col mezzo di un sistema speciale e poco costoso che permette di superare delle pendenze più ripide. Questo lavoro potrebbe essere terminato in quattro anni. Il progetto è sottoposto in questo momento all'esame d'ingegneri di primo ordine; se fosse riconosciuto attuabile, assicurerebbe fin d'ora il traforo del Sempione ».

A questo proposito telegrafano da Parigi alla *Perseveranza*, che è accertata la costituzione di una Società di banchieri francesi, la quale realmente assumerebbe l'impresa alle preaccennate condizioni, e che intenderebbe di ultimare i lavori al più presto possibile.

Ferrovia Lucerna-Altorfo. — Gli ingegneri Fränkel ed A. Schucan, quali rappresentanti del sig. dott. Enrico Bartling di Londra, a nome di una Società per azioni da costituirsi, con sede a Lucerna, hanno chiesto al Consiglio federale la concessione per la costruzione di una ferrovia Lucerna-ferrovia del Gottardo (ferrovia della sponda sinistra del lago dei Quattro Cantoni). Questa linea uscirebbe dell'attuale stazione ferroviaria in Lucerna con una diramazione al sud d'Obergrund, e per la Sälimatte dietro il Guggi e lo Steinhof, per l'Eichhof e l'Eichwald sull'Allmend, andrebbe ad Horn Hergiswyl, Stansstad (e qui raccordamento colla progettata ferrovia del Brunig) e Stans per Bouchs; da questo punto costeggerebbe sempre il lago per andare ad unirsi alla ferrovia del Gottardo in Altorfo. Su questa linea si avranno 12 tunnels della lunghezza complessiva di 1760 m. (il più lungo di m 375, ed il più corto di m. 40), 14 ponti, di cui uno (presso il così detto Achregg) con 200 m. di luce. Le spese di costruzione di questa ferrovia sono calcolate a 14 milioni; la linea Lucerna-Altorfo sarà, secondo la progettata linea, abbreviata di 35 chilometri, e quindi resta inutile anche la costruzione della linea Lucerna-Immensee.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzata la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ad aprire, il 18 corrente maggio, al pubblico esercizio, il tronco ferroviario Saint-Mars-la-Jailie-Nantes della linea Segré-Nantes. Questo tronco ha una lunghezza di 49 chilometri e 637 metri.

— Il prefato Ministro ha poi presentato al Parlamento i tre seguenti progetti di legge: 1° Progetto di modificazione nella ripartizione della somma *maximum* di franchi 88,373,000, indicata all'art. 7 della legge di finanza del 22 marzo 1885, per i lavori che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad eseguire, durante [illegible] coi fondi a versarsi dalle Compagnie ferroviarie, i[illegible] mità delle convenzioni del 1883;

2° Progetto perchè vengano incluse [illegible]e d'interesse generale, le due linee: La Flèch[illegible] e la Flèche-Sablé;

3° Progetto per dichiarazione di pu[illegible]ità di una ferrovia da Tabia a Tiemcen, e per [illegible]ne di una convenzione conchiusa colla Compag[illegible]vest-Algerino.

— Lo stesso Ministro autorizzò l'[illegible]zione delle ferrovie dello Stato ad aprire al p[illegible]zio, a datare dal 21 corrente maggio, il tr[illegible] fra Courtalain e Bessé della ferrovia Brou[illegible]

Questo tronco ha una lunghez[illegible] 28.60, non compresi m. 1,450.95 di percorso[illegible]int Calais-Château du-Loir.

Notizie [illegible]e

Necrologio. — Il 15 corre[illegible]a in Roma l'ing. cav. Luigi Trevellini. [illegible]rito dell'istruzione popolare e dell'inse[illegible]o ed industriale, fondando scuole e scr[illegible] giornali e riviste, fra cui dedicò speciali [illegible] *Industriale Italiano*, che lo aveva a suo di[illegible] negli studi eseguiti dalla Società delle Fe[illegible]i per l'attuazione di gran parte delle linee componenti quella rete. La città di Roma va a lui debitrice della fondazione della *Scuola preparatoria per agenti ferroviari*.

— Un'altra perdita vivamente rimpianta si è quella dell'ing. Tommaso Bucchia, morto in Padova addì 19 corr. Fu valente ingegnere, e godeva generale simpatia per mitezza e modestia d'animo. Scrupoloso nell'adempimento dei propri doveri di professionista, di cittadino e di padre, servì per parecchi anni lo Stato nei rilievi altimetrici del Po, nelle costruzioni ferroviarie liguri, e nei rilievi e progetto della finale sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione. Morì quarantenne, lasciando nel lutto la amatissima sua famiglia, gli amici e conoscenti, ma più di tutti il vecchio suo padre onorevole professore e senatore Gustavo Bucchia, che era stato per lui affettuoso genitore ed operoso, integro e diligente maestro.

Concorso internazionale a Lecce. — Dal 15 settembre al 15 ottobre p. v., avrà luogo a Lecce un concorso internazionale di meccanismi elevatori d'acqua, e di motori a vento, avente lo scopo di diffondere i meccanismi e gli apparecchi meglio adatti all'estrazione delle acque per l'irrigazione dei terreni e per abbeverare gli animali, e di propagare l'uso dei motori a vento applicabili a questi meccanismi.

Assicurasi a questo proposito che il Ministero di agricoltura e commercio ha interessato quello dei lavori pubblici ad accordare agli espositori e giurati, ed agli oggetti da esporsi al concorso, le consuete facilitazioni di viaggio e di trasporto sulle ferrovie del Regno.

Lavori pubblici in Germania. — Il Governo tedesco domanderà quanto prima al Reichstag un credito supplettivo di 400 mila marchi.

Una parte di esso deve essere consacrata all'ingrandimento del palazzo del principe di Bismarck ed un'altra allo studio di una linea ferroviaria diretta tra l'Alsazia meridionale e il sud-ovest della Germania. Questa linea, di 98 chilometri, avrà un carattere essenzialmente strategico e permetterà di non ricorrere alle linee svizzere per il movimento e l'approvvigionamento dell'esercito.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana il mercato dei valori ferroviari fu nullo alla lettera, fatta estrazione delle azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero trattate, ma con freddezza anch'esse, al prezzo di 691 circa, dopo aver toccato il punto massimo di 695. Le obbligazioni relative da 307.50 scesero a 306; i Boni da 552 a 551.

CONVOCAZIONI

Società anonima concessionaria per la ferrovia Mantova-Modena. — Gli azionisti di questa Società sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 23 giugno p. v., ad un'ora e mezza pomeridiana nel locale della Società in Torino, Piazza San Carlo, 2.

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale per il giorno di venerdì 26 giugno 1885 alle ore 8 pom., alla sede della Società in Milano, via S. Andrea, n. 5, per deliberare sugli oggetti portati dall'ordine del giorno che, a termini dell'art. 30 dello statuto sociale, sarà pubblicato col secondo avviso di convocazione.

PAGAMENTI

Ferrovia Santhià-Biella. — Si avvisano i signori azionisti che in conformità della deliberazione dell'assemblea generale 21 corrente, sarà pagato in data 1.o luglio prossimo,

presso il *Banco Sconto e Sete* di Torino il saldo di lire 12 per caduna azione, sul dividendo dell'esercizio 1884, contro presentazione del tagliando n. 4.

Nello stesso tempo saranno pure rimborsate in L. 450 contro presentazione dei titoli, le 37 azioni estratte a sorte e portanti i numeri seguenti:
1140 1463 1642 1393 1928 2352 2390 2396 3461 3775
4036 4104 4471 4631 4648 4995 5049 5164 5569 5676
5801 5802 6308 6835 8327 8492 8733 9023 9070 9192
9327 9480 9451 9636 9829 9863 9956.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Viganella (Ossola) (1 giugno, ore 9 ant. - 1.a asta). — Incanto per la vendita di numero 4493 piante picea, (poche larici) in due distinti lotti:

Il 1.o comprende le n. 2325 piante martellate del comune nel luogo del cortetto, fra le coerenze a mattina la tagliata, sera Valle Chignone, superiormente piante faggio martellate inferiormente beni privati, prezzo L. 26,500.

Il 2.o lotto le n. 2168 piante pure martellate, del luogo Polata ed Orettone, fra i confini, a mattina Val Frizza, sera le tagliate di Polata superiormente la linea Sotto l'Orettone di Sotto, inferiormente private proprietà, prezzo L. 26,160. Deposito in danaro del decimo del prezzo dell'asta. I fatali scadranno a mezzodì del giorno 16 stesso giugno.

Direzione del Genio militare di Torino (1 giugno, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degl'immobili militari al Moncenisio dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1888 per la complessiva spesa di L. 15,000. Deposito L. 1,500. I fatali scadono a mezzodì del 16 giugno.

Municipio di Alatri (1 giugno, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione del tratto di fabbrica del Collegio-Convitto comunale, nella parte che prospetta via del Monastero e piazza Conti-Gentili.

La spesa, secondo il progetto e perizia del 30 novembre 1883, riepilogasi come segue: primo piano L. 7,527.48; secondo piano L. 6,927.25; totale L. 14,454.73.

E sul prezzo di lire quattordicimila quattrocento verrà aperta la pubblica gara. Deposito L. 1,000. Cauz. def. il decimo dell'importo netto dei lavori. I fatali scadono a mezzogiorno del 17 giugno.

Genio militare — Direzione di Cuneo (1.o giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di una cavallerizza di secondo ordine in Cuneo, ascendente alla somma di L 80,000 e da eseguirsi nel termine di giorni 210 dalla data del verbale di consegna a mente del § 2.o delle condizioni speciali per l'impresa. Dep. L. 8,000. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Terra d'Otranto (1.o giugno. ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto, durante il sessennio dal 1.o luglio 1885 a tutto giugno 1891, di tutte le opere e provviste per mantenere in buone condizioni di conservazione, nel porto di Gallipoli, sia la scogliera del Molo già isolato, sia quella dello scoglio della Nave, e quella di rinforzo al rilevato della stradella di servizio per la Cava S. Lazzaro, sia le opere d'arte tutte esistenti nel Porto e la Boa di segnale della Secca Rafo. Prezzo complessivo per il sessennio L. 42,780. Cauz. provv. L. 2,852; def. L. 3,565. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Napoli (1.o giugno, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto delle opere necessarie per la costruzione di una scogliera alla Marina Piccola di Sorrento, a partire dal Moletto della Dogana, per la distesa di metri 180, e di un canale di deviazione del torrente che presentemente sbocca nel seno di mare da cingersi con la scogliera, per la presunta somma di L. 143,324.16 a base d'asta, oltre a L. 16,675.84 per impreviste. Cauz. provv. L. 8,000; def. L. 16,000. Fat. a giorni 8

Comune d' Iglesias, prov. di Cagliari (2 giugno, ore 11 antim. - def.) — Appalto dei lavori di costruzione della conduttura di acqua potabile di questa città per ora aggiudicata per la somma di L. 332,612.72. (Vedi n. 15 e 18 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Torino (2 giugno, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto della manutenzione per anni sei della strada provinciale Torino-Piossasco per Orbassano, con diramazione da Orbassano a Bruino. Prezzo stabilito nella somma di L. 15,000. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 7,500. I fatali scadranno il 16 giugno a mezzogiorno.

Municipio di Verona (3 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto del lavoro di sistemazione delle trottatoje, selciato e parte dei camminapiedi del tronco stradale compreso tra il quadrivio di San Paolo e la Porta Vescovo, sul dato di lire 49,030.78. — Dette opere dovranno essere ultimate entro giorni 280 lavorativi da quello della regolare consegna. Deposito per la garanzia dell'appalto L. 5,000; e quello ai riguardi delle tasse e spese inerenti e conseguenti all'appalto, che sono a carico dell'aggiudicatario, L. 500. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio militare di Bologna (3 giugno, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori per ampliamento e sistemazione del fabbricato Santa Maria di Porto in Ravenna per accasermarvi un Comando di reggimento e due battaglioni di fanteria, dell'ammontare di L. 300,000. — I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 400 dalla data del verbale di consegna dei medesimi. Dep. L. 30,000. Fatali a giorni 15.

Comune di Fivizzano (3 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria di Monte de Bianchi e Fazzano — Da Piandimolino a Monte de Bianchi con diramazione della Fornace di Mozzano a Fazzano della complessiva lunghezza di metri 6396.50, in base al progetto compilato nel 26 dicembre 1881 dall'ing. sig. Ademaro Contigli. Prezzo a base d'asta lire 44,715, essendo in questa somma compreso l'aumento del 10 per cento sui prezzi di contratto stato determinato dal Consiglio comunale con deliberazione del 9 maggio corr. Cauzione provvisoria L. 3,000; def. L. 7,400. I fatali scadono a mezzodì dell'8 giugno.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (5 giugno, ore 12 merid., fat.) — Appalto della impresa del facchinaggio del carbon fossile della R. Marina in Napoli e in Castellamare di Stabia, della durata di tre anni, provvisoriamente aggiudicata a L. 114,876. Deposito L. 12,000.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (8 giugno, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto della provvista di cuoi e pelli, per la complessiva somma di L. 43,218.15. Dep. L. 4,350. I fatali scadono a mezzodì del 30 giugno.

Comune di Nemi, prov. di Roma (8 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto della costruzione del nuovo Camposanto. Prezzo L. 12,636.73. Cauz. provv. L. 500; def. L. 1,000. I fatali scadono alle 10 ant. del 24 giugno.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (8 giugno, ore 11 ant., fat.) — Appalto della provvista di oggetti di chincaglieria provvisoriamente aggiudicato per lire 42,272.20. Dep. L. 4,500.

Comune di Venezia (8 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto novennale dei lavori relativi alla costruzione e disfacimento dei due ponti votivi in legname da erigersi periodicamente attraverso il Canal grande, e di altro attraverso il Canale della Giudecca, nelle ricorrenze della festività di San Antonio, del Redentore e della Salute, nonchè per la manutenzione del relativo materiale di proprietà comunale, periodici trasporti e custodia del materiale stesso al prezzo fiscale annuo di lire 6,645.76 e novennale di lire 59,811.84. Deposito L. 5,981. I fatali scadono alle 2 pom. del 23 giugno.

Direzione delle costruzioni navali del terzo Dipartimento marittimo - Venezia (8 giugno, ore 12 merid., fat.) — Appalto della provvista di n. 4 caldaie marine tubolari a tre forni con relativi accessorii per la R. nave *Agostino Barbarigo* provvisoriamente aggiudicato per L. 98,126.28. Dep. L. 12,000.

Comunità di Craveggia (10 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Vendita di numero 8803 piante d'alto fusto radicate nei boschi di questa Comunità, in conformità della perizia del signor sotto-ispettore forestale di Domodossola delli 25 ottobre u. s., in quattro distinti lotti; (ivi compreso il bosco ceduo da carbonizzare) per il prezzo a ciascun lotto come infra stabilito, cioè:

1.o lotto, Rodeggia; piante n. 2689, per lire 9,498.
2.o lotto, Orbies e Vasca; piante n. 2801, per lire 20,223.
3.o lotto, Fracchia; piante n. 3313, per lire 15,531.
4.o lotto, Isornia, Oraccio dei Bagni, Fondo-monte-fracchio, piante da carbonizzare, per lire 7,375. — Deposito del decimo per ciascun lotto. I fat. scadono alle 12 merid. del 25 giugno.

R. Ospizio Generale di Carità di Torino (10 giugno, ore 9 1/2 ant., 1.a asta). — Appalto dell'impresa per la provvista di ringhiere per scale e parapetti in ferro e ghisa, del peso approssimativo di chilog. 20,000, occorrenti per il fabbricato del nuovo Ospizio in corso di costruzione sulle fini di questa città, regione Tetti di Varrè ad un chilometro circa dalla

cinta daziaria di Stupinigi. — Prezzo centesimi 60 per ogni chilogramma di peso delle dette ringhiere e parapetti e loro accessori. — Si procede all'appalto a mezzo di offerte segrete che li concorrenti dovranno presentare entro buste chiuse e sigillate alla segreteria del detto R. Ospizio entro il termine sovrindicato e prima delle ore 5 pom. del 9 giugno. — Le offerte debbono essere scritte su carta da bollo da lire 1.20. Deposito, da farsi presso il tesoriere delle Opere pie di San Paolo, L. 800. I fatali scadono il 25 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Arezzo (10 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di quattro travate metalliche da porsi in opera lungo il Canal maestro della Chiana ai ponti di Arezzo, a Chiani, alla Nave e di Cesa, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 136,465. Cauzione provvisoria L. 7,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (12 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo dei canali secondari, pel sessennio dal luglio 1885 al giugno 1891, della Laguna veneta. Lire 756,000. Cauzione provv. L. 30.000; def. L. 76,000. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio militare di Perugia. Sezione di Terni (10 giugno, ore 3 pom., def.) — Appalto delle opere e provviste pell'ampliamento del quartiere della Rocca in Viterbo, provvisoriamente aggiudicato per L. 123,540.23. Dep. L. 16,200.

Prefettura di Rovigo (11 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere di verde lungo l'argine destro d'Adige, sezione 1.a, nei comuni di Villa di Adige, Badia e Lendinara, dal principio della località Rosta Castagnaro al termine della località Volta Garzare, secondo il progetto tecnico in data 17 settembre 1884, approvato con Ministeriale decreto 10 maggio corrente, n. 6275. Prezzo lire 33,910 annue, ossiano complessive lire 169,550. Dep. provvisorio L. 2,500; cauz. def. L. 18,000. I fatali scadono alle 11 ant. del 27 giugno.

Id. (11 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere di verde lungo l'argine destro di Adige, nella sezione 2.a, durante il quinquennio dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1890, nei comuni di Lusia, Concadirame, Boara e S. Martino di Venezze, secondo il progetto tecnico in data 30 settembre 1884, approvato con Ministeriale decreto 10 maggio corrente, n. 6277. Prezzo L. 28,350 annue, ossiano complessive L. 141,750. Dep. L. 2,500; cauz. def. L. 15,000. I fatali scadono alle 11 ant. del 27 giugno.

Prefettura di Vicenza (12 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un braccio cellulare nel carcere giudiziario di S. Biagio in questa città, al prezzo di L. 89,410, dalle quali va detratta la somma di L. 500 per forniture ad economia come dal relativo capitolato speciale, per cui rimane la somma di L. 88,910 a base di ribasso. Dep. L. 7,000; cauzione def. L. 12,000. I fatali scadono a mezzogiorno del 30 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Messina (13 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del 4.o tronco della strada provinciale, n. 164, da Castroreale alla marina di Santa Teresa, compreso fra l'uscita dell'abitato di Mandanici e l'abitato di Roccalumera sulla provinciale Messina-Catania, della lunghezza di metri 9834, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 345,190. Cauz. provv. L. 30,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fat. a giorni 15.

Città di Pallanza (15 giugno, ore 10 ant., def.) — Appalto per la costruzione della caserma pei RR. carabinieri aggiudicato provvisoriamente per lire 38,373.26.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 11 ponti e ponticelli della ferrovia Castellamare-Gragnano.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal 23 al 29 aprile* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,722.—	585,025.46	339.74
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	519,042.34	301.41
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	—	+ 65,983.12	+ 38.83
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,722.00	8,573,415.70	4,978.75
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	8,053,484.65	4,676.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	—	+ 519,931.05	+301.96
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	281,118.71	188.54
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388.—	236,194.51	170.16
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 44,924.20	+ 18.38
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	4,295,685.42	2,881.08
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,382.50	4,084,423.90	2,954.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+108.50	+ 211,261.52	— 73.29

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	9,845.98	459,56	10,305.54
Torino-Lanzo . » 32	26,886.38	10,233.19	37,119.57
Settimo-Rivarolo » 23	8,661.78	8,279.32	16,941.10
Santhià-Biella . » 30	21,581.26	22,594.31	44,175.57
Fossano-Mondovì » 24	2,522.84	»	2,522.84
Sassi-Superga . . » 3	1,883.60	»	1,883.60
	71,381.84	41,566.38	112,948.22

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana. — *Dal 26 febbraio al 4 marzo* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	712,516.47	21,537.60
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	753,737.67	23,402.04
Differenza (in più . . .	41	—	—
(in meno . . .	—	41,221.20	1,864.44
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 marzo 1885 . .	1,725.000	5,660,481 29	19,011.45
Periodo corr. 1884	1,684 —	5,905,946.89	20,056.17
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	245,465.60	1,044.72

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1 al 10 maggio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	17,379.35	1,658 80	9,229.70	1,424.30	3,578.35	2,789.25
Bagagli . . .	291.75	41,75	207.10	6 65	39.60	6.55
Merci G. V.	1,853.00	184.10	351.25	68.50	213.50	»
Merci P. V.	9,292.74	1,958.40	2,891 35	1,456.30	1,875.10	356.75
Totali . .	28,819.84	3 843.05	12,679.40	2,955.75	5,706.55	3,152.[illegible]

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro			Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
Id. sull'*Ancinale*	»	di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte sull'*Ancinale*	»	di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Lamone*	»	di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	»	di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (Rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	»	di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	»	di Tartasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	»	di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	»	di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	»	di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stillaro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	84
Ponte sull'*Adda a Mazzo*	»	di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	»	di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	»	di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	»	di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sul *Testene*	»	id.	41
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	»	di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	»	di Catania	137
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	»	di Cosenza	73
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. *Delmona*	»	di Mantova	8
Id. sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	»	di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	»	di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	»	di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d'Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	»	id.	364
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Liri*	»	di Ravenna	
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	»	di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	»	di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta	Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero	della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero	dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	»	della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	»	Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	»	Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	»	Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	»	Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	»	Torino-Cuorguè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	»	Meridionali	
N. 31 ponti e ponticelli	»	id.	218
N. 2 id.	»	Novara-S. Bernardino	52

Lavoro			Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr.	Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	»	Novara-Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	»	Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	»	Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	»	Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	»	Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	»	Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	»	Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	»	Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	»	Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	»	Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	»	Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	»	Codola-Nocera	
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	
Viadotto sul *Siva* (H')	»	Belluno-Birbane	
N. 5 ponticelli	»	Albacina Matelica	
N. 4 Ponticelli	»	Civitanova Macerata	
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	
N. 18 ponti (G) e ponticelli	»	Aquila-Rieti	
Ponte sulla *Nera*	»	Rieti Terni	
N. 4 ponti e ponticelli	»	Termoli Campo	
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avel	
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	»	Palermo	
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-P	
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	»	Eboli-	
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Pic	
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	T	
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	»		
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli			
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)			
N. 13 travate nuove e varii ponticelli			
Ponte sul *Canalello* (G)			
N. 21 ponti e ponticelli			
N. 51 ponti e ponticelli			
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passo*			
N. 12 ponticelli			
N. 17 ponti, per la			
N. 18 ponti, per la			
N. 5 ponti e ponticelli, per la			
N. 29 ponti e ponticelli, pe			
N. 87 ponti e ponticelli, p			
N. 29 ponti e ponticelli			
N. 39 ponti e ponticelli, p			
N. 2 viadotti delle *Fontane*			
Ponte sul *Platani* e N.			
N. 5 ponticelli, per la			
N. 13 ponti, per la			
N. 2 ponticelli, per			
N. 21 ponti e ponticelli			
Ponte sul *Morello*			
N. 2 ponti sul *Sime*			
Ponte sul *S. Leonar*			
N. 3 ponticelli			
N. 3 id. per l'*Imp*			
N. 9 ponticelli per			
N. 98 ponti e ponti			
N. 2 Cavalcavia *Z*			
N. 2 ponti sul *C*			
Cavalcavia Mar			
Ponte sul *Vigneria*			
Id. sull'*Anitrello*			
Id. sul *Liri* pre			
Ponte *Fesca* e Viad			
Ponti per l'Acqued			
Id. sul *Carioni*			
Id. sul *Terdoppi*			
Id. sul *Langosco*			
Id. presso *Gerace*			
Id. sul *Pollena*			
Id. sul *Noci* e			
Id. *Groppoli* su			
Id. sul *Tevere*			
Id. sul *Soleo*			
N. 5 ponti e ponti			
Viadotto *Rio Geni*			
N. 786 ponticelli e			
Ponte sul *Po* a *Bor*			
Ponte girevole per			
TOTA			

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria con*
— E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio*
H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanis*

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3000
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

...EVUE BRITANNIQUE

...VUE INTERNATIONALE

... *matières contenues dans la* ... *Mai* 1885:

... **aire** — Shakspeare

...arier, par Sal-
...it).
...oppement
...hommes

...a-
...de
...ar

le livre de sir Alfred Lyall — Décadence de l' islamisme indien et expansion du brahmanisme.

Correspondance d'Allemagne — Développement du goût pour la littérature et les beaux-arts — Un théâtre de paysans — La *Fontaine de la Vierge*, par Lindau — Le lauréat du concours Téléki — Nécrologie: Eitelberg et Schindler — La sculpture à Vienne — Un roman à tendance de M. Wilhelm Jordan.

Correspondance d' Italie. — Les uniformes italiens à l'épreuve — Massawa — État sanitaire — Question territoriale — Gêne financière Les douanes de Massawa — Le roi Jean — Disparition du gondolier — Un éloge de la marine française — L' émigration italienne dans le midi de la France — Naples — Centenaire de Grégoire VII — L' *Espagne*, de Edmond de Amicis.

...rrespondance d' Espagne. — Le théâtre — M. Echegaray et son nouveau drame — Romans nouveaux de MM. de Pereda, Picon et Palacio Valdès — L' *Atlantide* de M. Verdaguer, traduite par M. Albert ...avine — Le catalanisme et son mé...oire au roi — Equateur — Cuba Sahara et Maroc — Budget — ...rnée — Intégristes et intègres — ...e communiqué du cardinal Jacobini ... Suspensions de municipalités — ...ibéraux et républicains — La coa...tion — Défaite du parti conservador ...ans les élections municipales — Conclusion.

...URSALE

...ni ed esteri

...*nze*, 13.

...pondenza colle Amministrazioni ...rica di ricevere gli abbonamenti ...ariffa offrendo le maggiori gua-

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Anno XVIII Mercoledì 3 Giugno 1885. Num. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

L' on. Genala, ministro dei lavori pubblici, nella seduta della Camera dei deputati del 26 marzo 1885 presentava, in adempimento del disposto dell' art. 18 della legge 8 luglio 1878, la *Relazione sull' andamento dell' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia nell' anno* 1883.

Sebbene essa si riferisca ad epoca arretrata, ne facciamo, come per i passati anni, un breve e sommario esame, togliendone quelle cifre e quei dati più interessanti ad un confronto coll' andamento di quella Amministrazione negli altri anni.

Detta Relazione si divide in 7 capitoli: il 1.o concerne l' Amministrazione; il 2.o la manutenzione ed i lavori; il 3.o il traffico; il 4.o la trazione ed il materiale; il 5.o il contenzioso; il 6.o il personale ed il 7.o i prodotti e le spese d' esercizio.

Seguono gli allegati in numero di 16, da cui possono ricavarsi dati più particolareggiati circa i prodotti chilometrici, circa il movimento merci-viaggiatori, circa gli infortuni successi, circa il materiale ecc.

Procedendo pertanto coll' ordine stesso della Relazione, ecco quanto troviamo in essa degno di particolare menzione:

Al Capitolo I *Amministrazione*, si nota che il totale dei chilometri esercitati al 31 dicembre 1883, escluso il Lago di Garda, era di chilometri 3796 mentre che al 31 dicembre 1882 era solo di chilometri 3726.

Durante il 1883 vennero aperte all'esercizio le seguenti linee:

Nel giorno 5 febbraio il tronco Vercelli-Robbio, della linea Vercelli-Mortara-Pavia-Stradella . . . . Km.	13
Nel giorno 22 febbraio il tronco Novara-Romagnano, della linea Novara-Varallo . . . . . »	26
Nel giorno 2 luglio il tronco Parma-Fornovo, della linea Parma-Spezia . . . . »	23
Nel giorno 15 settembre il tronco Cava Carbonara-Cava Manara, della linea Vercelli-Mortara-Stradella »	4
Nel giorno 31 dicembre il tronco Ferrara-Argenta, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini . . . . . »	34
	Km. 100
Col 30 giugno 1883 poi cessò l' esercizio per parte dell' Amministrazione dell' Alta Italia della linea Santhià-Biella . . . . »	30

Al Capitolo II *Manutenzione e Lavori*, si dice che le spese che l' Amministrazione governativa per l' esercizio della Rete dell' Alta Italia ebbe a sostenere nell'anno 1883 per opere eseguite a carico del bilancio dello Stato, riguardano la continuazione dei lavori di costruzione della Stazione marittima di Genova e della Ferrovia del Litorale Ligure, e le opere di completamento delle linee in esercizio, oltre quegli altri provvedimenti che si resero necessari per far fronte allo sviluppo preso dal traffico ed alle nuove esigenze richieste dal miglioramento del servizio.

Queste spese vennero classificate nelle due categorie seguenti, e cioè:

1° In conto di primo impianto,
2° In conto di capitale sulle linee in esercizio,

e vengono riepilogate come in appresso:

1° Spese in conto di primo impianto.

Stazione marittima di Genova.

Stazione marittima propriamente detta	758,688.35	
Nuova galleria di S. Benigno	8,570.27	
Nuova galleria di S. Lazzaro	238.670.69	
		1,005,929.31
	A riportare L.	1,005,929.31

Riporto L. 1,005,929.31

Linea del Litorale Ligure.

Linea dalla Spezia al confine francese . . 1,533,894.31

Totali: conti di primo impianto . . 2.539,823.62

2° SPESE IN CONTO CAPITALE SULLE LINEE IN ESERCIZIO.

Rete della Lombardia e dell'Italia centrale	5,341,683.35
Id. Veneto-Tirolese . . .	1,566,532.97
Id. del Piemonte	2,494,357.85
Id. Toscano-Ligure e linea Savona-Acqui-Bra . . .	1,391,832.71
Totale	10,794,406.88
Deducesi il quarto della spesa registrata in conto di capitale nel 1883 per rifacimenti di binario di modello scaduto, quarto che va portato a carico dei conti di esercizio: $\frac{820,184.44}{4}$ = .	205,047.36

Residua un totale in conto di capitale 10,589,359.52

Le altre spese sostenute nell'anno 1883 per lavori e manutenzione delle linee furono portate a carico delle spese di esercizio, e figurano nel relativo bilancio per la somma totale di lire 18,875,544.12.

A questa somma, che rappresenta il consuntivo dell'anno 1883, va aggiunta la cifra di lire 205,047.36, corrispondente al quarto delle spese sostenute nello stesso anno per rifacimenti di binario di modello scaduto, e che, levata dalle spese in conto capitale, deve essere portata a carico dei conti di esercizio.

I rifacimenti di binario, eseguiti durante il 1883, ascesero a . . . . m. l. 258,194

a cui aggiungendo:

i rifacimenti eseguiti nell'anno 1882 .	»	493,347
» » » 1881 .	»	295,005
» » » 1880 .	»	312,141
» » » 1879 .	»	234,556
» » nel 2° semestre 1878	»	101,528

si ha un'estesa complessiva dal 1° luglio 1878 a tutto il 1883 di . . . . . m. l. 1,694,771

Le spese incontrate nel 1883 per rifacimento di binario risultano:

a) A carico dell'Amministrazione in L. 1,212,589.11

b) Per conto di concessionari di linee private, le quali, comechè imputabili al conto di capitale per loro natura, vennero contabilizzate al conto d'ordine « Debitori e Creditori diversi . . . . . . » 647,572.68

Totale delle spese per rifacimento di binari pel 1883 . . . . L. 2,765,813.69

Oltre ai preaccennati lavori, l'Amministrazione ha pure, per conto del Ministero della guerra, proseguiti i lavori per la costruzione di un piano caricatore ad uso militare nella stazione di S. Giuseppe, ed incominciati quelli per la costruzione analoga nelle stazioni di Bra, Cavallermaggiore e Vigevano.

Vengono poscia, dalla Relazione, indicati i lavori in corso di esecuzione ed i progetti in corso di studio nel 1883, i quali variarono naturalmente fino al giorno d'oggi, si che torna di ben poco interesse e pressochè inutile il parlarne.

(Continua)

FERROVIE COMPLEMENTARI

Pubblichiamo la seguente circolare del Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale delle strade ferrate, ai prefetti del Regno per l'esecuzione della legge 27 aprile 1885, circa i contributi degli enti interessati nella costruzione delle Ferrovie complementari.

Roma, 22 *maggio*, 1885.

La legge 27 aprile a. c. n. 3048 (serie 3ª) pubblicata lo stesso giorno nel n. 98 delle *Gazzetta Ufficiale* del Regno dispone all'art. 18 quanto segue:

« Le quote di concorso a carico delle Provincie e degli « altri Enti interessati e le maggiori somme da essi pagate « ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini « delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 5 luglio « 1882, n. 875 (serie 3ª), per le strade ferrate della 2ª categoria (tabella B), della 3ª categoria (tabella C), e per « quelle della 4ª categoria costruite dallo Stato, saranno « ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti suddetti « rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto del- « l'esercizio ».

« I Corpi morali concessionari di linee di 4ª categoria, « potranno rinunciare alla concessione, lasciando che la « ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite « da questo articolo ».

« È pure ridotto ad un quarto il contributo dovuto per « le strade di 1ª categoria, a sensi dell'art. 31 della legge « 29 luglio 1879, n. 5002 ».

« Le quote di concorso pagate dalle Provincie e dagli « Enti interessati in eccedenza della somma che risultasse « dovuta per effetto dei paragrafi precedenti, saranno scon- « tate sui primi pagamenti che fossero ancora dovuti. Ove « non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il « rimborso dell'eccedenza in cinque rate annuali senza in- « teresse ».

« Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle Pro- « vincie, dai Comuni o degli altri Enti interessati, verranno « loro restituite in cinque anni dall'apertura delle linee « all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza inte- « resse ».

« Dentro il termine di sei mesi gli Enti interessati che « versarono quote obbligatorie, aumenti di quote ed anti- « cipazioni di quote governative, dovranno optare fra il « disposto della legge 29 luglio 1879 e quello della pre- « sente legge ».

« La succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di « prima categoria, cessando negli Enti interessati l'obbligo « del concorso e il diritto alla compartecipazione nel pro- « dotto netto ».

Importando che sia curata l'osservanza di queste disposizioni, il Ministero scrivente di accordo con quello del Tesoro, dispone che a cura delle Prefetture siano invitati gli Enti interessati nelle costruzioni delle ferrovie complementari ad optare, nel termine stabilito dalla legge, fra il disposto dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 e l'art. 14 di quella del 29 luglio 1879, n. 5002; e che uguale invito sia rivolto dalle Prefetture medesime agli Enti concessionari di ferrovie di 4ª categoria, non ancora costruite, ai quali è pure riservato il diritto di opzione.

Spetterà poi alle rappresentanze provinciali di raccogliere i voti dei Comuni contribuenti per effetto dell'articolo 7 o dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879, e di tenerne conto nelle deliberazioni che saranno per prendere.

Si prega cotesta Prefettura a provvedere a senso della presente, di cui si compiacerà accusare ricevuta.

Il Ministro

GENALA.

L' ASSEMBLEA DELLA SOCIETÀ PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Giovedì, 28 maggio u. s., a mezzogiorno, nella sala della Borsa in Firenze, ha avuto luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società Italiana per le Strade ferrate Meridionali, alla quale intervennero non meno di 154 azionisti rappresentanti in complesso 80,186 Azioni.

Dopo costituita l' Assemblea e udita la lettura della Relazione del Consiglio, che, come al solito, riprodurremo testualmente nei prossimi numeri, il sig. cav. Raffaello Naldi, a nome dell' ufficio del Sindacato, ha dato lettura della relazione sul bilancio 1884, e dopo di avere encomiata la intiera amministrazione per il suo regolare andamento e per l' ordine perfetto col quale sono tenuti la Cassa e i valori, ha concluso:

« Diamo termine alla nostra brevissima relazione con « felicitare questa Società, che presieduta dall' illustre suo « fondatore e benemerito concessionario delle Strade fer- « rate Meridionali, ha potuto colla solerzia dei di lui col- « leghi nel Consiglio d' amministrazione, coadiuvati dal- « l' egregio uomo prescelto alla sua Direzione e dalla eletta « famiglia di distinti e zelantissimi funzionari, segnare una « delle più splendide pagine nella storia del Risorgimento « Italiano ».

Nè le parole dei sindaci peccano di esagerazione. Rilevasi infatti, dal rapporto del Consiglio che gli utili netti della liquidazione residuano in L. 13,503,192.11, formati da avanzi di utili degli anni precedenti per L. 8,636,699.50, e dagli utili del 1884 per L. 4,866,492 61.

Prelevando da quest' ultima somma il 6 0[0 per la riserva statutaria, cioè L. 291,989.55; il 5 0[0, cioè L. 243,324.63, di cui 1[4 pei capi servizio, e 3[4 pei Consigli d' amministrazione; il Consiglio propone di fissare in L. 7.50 il dividendo da distribuirsi alle 300,000 Azioni e cartelle di godimento in circolazione, vale a dire 2,250,000 lire.

Rimangono così L. 10,717,877.93, somma che il Consiglio propone di portare a conto nuovo, e che è stata raccolta dall' esercizio di lunghi anni, e serbata con prudenza per provvedere ad ogni evento.

Da ultimo, il Consiglio ha sottoposto all' approvazione dell' Assemblea le due seguenti proposte:

1ª « L' Assemblea approva la Relazione del Consiglio di Amministrazione, il preventivo del 1885, i conti del 1884, e fissa in L. 7.50 il dividendo per ognuna delle 300,000 Azioni e cartelle di godimento in circolazione ».

2ª « L' Assemblea approva l' atto stipulato col Governo il 27 aprile p. p., addizionale al contratto 23 aprile 1884 ed all' atto del 31 ottobre 1884, per l' esercizio della Rete Adriatica ».

Aperta la discussione sulla relazione del Consiglio, l'azionista Frascara chiese facoltà di parlare, ed ottenutala dal Presidente, ha pronunciato le seguenti parole:

SIGNORI,

« Alla lucida relazione che abbiamo udito, stimerei certo « inutile aggiungere alcuna parola, se non mi vi spingesse « la dolce lusinga di essere interprete fedele per quanto « debole, dei sentimenti di questa Assemblea.

« Son dessi l' espressione della più grande soddisfazione « e della più illimitata fiducia, con cui imprendiamo sicuri « la nuova ed importantissima fase del nostro viaggio sopra « quella stessa nave della quale illustre capitano è il conte « Pietro Bastogi, che in tempi difficili ne assunse il co- « mando, quando col danno e l' onta del nostro paese mi- « nacciava di passare nelle mani e nello arbitrio degli stra- « nieri.

« Signori; i floridi auspici coi quali si chiude il pre- « sente esercizio, gli splendidi risultati che hanno permesso « di portare a nuovo la cospicua somma di ben oltre 10 « milioni, sono gli argomenti più validi a dimostrare con « quale compiacenza possiamo noi gettare lo sguardo alla « via felicemente percorsa, sono il più splendido trionfo « sopra l' impudica invidia e la cupida ostilità, onde fu « spesso presa di mira, non mai colpita la Società nostra, « cui l' orgoglio italiano va debitore di tante vittorie. Ed « essa, ripensando ai debellati ostacoli e alle superate pro- « celle, va superba d' avere, in mezzo alle più ardue dif- « ficoltà degli uomini e delle cose, cooperato grandemente « al benessere ed alla indipendenza economica del nostro « paese; la quale io ben direi di che palpiti e di che sa- « crifizi sia stata cagione, se non fosse a chi ne fu guida « sufficiente compenso veder la bandiera d'Italia sventolare « oggi più che mai fulgida sull' antenna più alta della « nostra nave.

« Signori, davanti al conte Pietro Bastogi ed a tutte le « egregie e valorose persone che compongono il nostro « Consiglio d'amministrazione, davanti a quel valentissimo « Direttore che è il comm. Secondo Borgnini, leviamoci « unanimi in segno di lode e di gratitudine, e sia questo « atto l' espressione più eloquente di quei sentimenti, che « la parola del marinaio mai può talvolta esprimere al ca- « pitano; ma che questi intende sempre dal muto e pur « completo illimitato affetto dell' equipaggio ».

Alla fine di queste parole, interrotte frequentemente da vivissime approvazioni, tutti gli adunati si sono levati in piedi, prorompendo in applausi, che debbono essere stati di conforto a colui che per avere propugnata e tentata la più grande delle imprese italiane, passò ben 23 anni di ansie e di amarezze, per sola carità di patria, sopportate in silenzio.

Tanto che il conte Bastogi, con animo commosso ha rivolto all' assemblea parole di ringraziamento per gli encomi a lui ed ai suoi collaboratori tributati, dichiarando non aver egli ed i suoi colleghi fatto per 23 anni che il loro dovere verso la Società e verso il Paese.

La Relazione del Consiglio d' Amministrazione venne approvata con applausi, e vennero pure approvate le due proposte surriferite.

Furono riconfermati a consiglieri del nuovo Consiglio di amministrazione i consiglieri uscenti nob. Carlo Cagnola, avv. cav. Innocente Decio, cav. Giacomo Parodi, dott. cav. Luigi Pisa, cav. Luigi Spinelli.

Vennero poi nominati il marchese Corrado Lancia di Brolo, già consigliere delle Calabro-Sicule, e il conte Nicola Papadopoli di Venezia, in surrogazione dei dimissionari comm. Allievi e comm. Grillo.

A sindaci furono nominati i signori Naldi cav. Raffaello, Peri comm. Carlo, Peruzzi comm. Cosimo, ed a sindaci supplenti i signori: Luchi cav. Lorenzo, e Borgheri Alessandro.

Questa adunanza è una delle più importanti fra quelle tenute dagli Azionisti della Società italiana per le Strade

ferrate Meridionali, sia per i brillanti risultati finanziari in questa occasione proclamati, sia perchè, in seguito alla definitiva approvazione della Convenzione per l'esercizio della rete Adriatica, la Società suddetta entrerà col 1° luglio prossimo venturo in una nuova fase della sua esistenza.

LA FERROVIA DEL SETTIMO
(VARIANTE BASSA)

(Continuazione e fine — V. N. 21).

Gallerie.

La lunghezza delle gallerie risulta come segue:

I° Progetto 1863-64	Metri 40,067.65
II° Variante bassa	» 42,558.05
In meno nel progetto 1863-64 .	Metri 2,490.40

Ma la maggiore lunghezza delle gallerie nella variante è compensata dal minor numero dei manufatti e dal grande vantaggio che ne deriva dalla minore complessiva lunghezza della ferrovia.

Manufatti.

Mi limiterò ad esporre solo quei manufatti che hanno la luce superiore ai metri 20 ed i viadotti, coll'osservazione che in causa della variante bassa si sopprimono tutti i manufatti compresi fra le progressive 41,400 ed 86,600 del progetto 1863-64, cioè fra Vicosoprano e Schweiningen, e si sostituisce al rilevante viadotto sull'Albula, alla progressiva 104300 del sunnominato progetto una sola travata di m. 60.

N.o prog.	Luce dei manufatti e viadotti		Progetto 1863-64	Variante bassa
1	Metri 20	N.	4	3
2	» 22	»	1	—
3	» 23	»	1	—
4	» 28	»	1	1
5	» 30	»	3	3
6	» 32	»	1	—
7	» 36	»	1	1
8	» 60	»	—	1
9	» 66	»	1	—
	Viadotti			
10	N. 3 arcate luce m. 15 cad. .	»	1	1
11	» 2 » » 16 » .	»	1	—
12	(» 10 » » 10 » .) (travata metallica luce m. 69 .)		1	
13	(» 14 arc. luce m. 10 a doppio ord.) (» 1 travata luce m. 40 . .)		1	

Da quanto si è fin qui accennato, mi sembra emergano chiari ed indiscutibili i grandi vantaggi che avrebbe sul progetto 1863-64 la variante bassa da me progettata, e come la linea del Settimo così modificata possa trionfare anche sullo Spluga: ed ora cercherò di spiegare le ragioni della preferenza.

La Valle Pregallia ha comune l'origine con quella dell'Inn alla sella del Maloja, la quale dopo aver percorsa tutta l'Engadina, entra nel Tirolo tedesco passando per Landeck sulla linea da Innsbruck all'Arlberg pel lago di Costanza.

Le Valli Pregallia, Inn ed Oberalpstein che immettono le proprie acque rispettivamente nei mari Adriatico, Nero e del Nord ponno considerarsi come convergenti verso il Pizzo Longhino, le cui falde si protendono nelle succitate valli toccando Casaccia, Maloja e Bivio.

Le loro ubicazioni sembrerebbero le più idonee, per essere percorse da altrettante ferrovie d'unione fra i diversi centri di consumo e d'industria ed i principali porti marittimi di tutta l'Europa.

Nel 1882 ho non solo percorso la valle dell'Inn sino a Landeck, ma fatti anche gli opportuni rilievi ed eseguito il progetto che brevemente espongo.

Da Chiavenna a Casaccia il tracciato segue quello del 1863-64 con poche modificazioni, e s'innesta con quello per Coira (Variante bassa) al girone di Stampa.

Dalla stazione di Casaccia, mediante due gironi raggiunge la sella del Maloja a metri 1800.81 sul mare, ed a km. 63 da Chiavenna.

Da Maloja a Landeck la linea segue la valle dell'Inn ora a destra, ora a sinistra, allo scopo di evitare i terreni franosi e per avvicinarsi ai principali centri di popolazione, e raggiunge la stazione di Landeck a chilometri 196.60.

In questa linea sarebbero da scavare n. 111 gallerie, delle quali la più lunga sarebbe di metri 1782 che trovasi sul versante meridionale nel girone di Lotano.

La lunghezza complessiva di queste gallerie risultò di m. 30,385, di cui circa la metà sul versante meridionale.

La livelletta longitudinale da Chiavenna a Maloja è costantemente del 35 p. $_{00}$°, eccettuati i piazzali delle stazioni, ove non sorpassa il 2 p. $_{00}$/°; il raggio minimo delle curve è di m. 300.

Da Maloja a Landeck la pendenza non supera mai il 10 p. $_{00}$/° ed il raggio minimo delle curve non è mai inferiore a metri 400.

Sulla linea vennero stabilite numero 31 stazioni, delle quali 8 sul versante meridionale.

L'idea di questo valico alpino fu già da me esposta in un articolo pubblicato nella *Perseveranza* del 31 agosto 1860, nel quale propugnavo lo sviluppo del tronco inferiore dello Spluga nella Pregallia, come in seguito fu fatto nella compilazione del progetto 1863-64.

Sarebbe un'utopia, se nello stato attuale si volesse prendere l'iniziativa per la costruzione della linea per Landeck, poichè anzitutto reputo necessario di provvedere al più breve accesso dei porti marittimi italiani al lago di Costanza. Ho solo esposto il risultato degli studi eseguiti allo scopo di rilevarne la facilità della sua costruzione.

Non v'ha dubbio che se venisse prescelto il valico del Settimo, l'importo della linea da Chiavenna a Landeck, scemerebbe di molto, poichè si avrebbero chilometri 32 di ferrovia alpina, comune ad ambedue.

Credo infine di aggiungere che la linea per Landeck si trova per rispetto al versante settentrionale in una speciale condizione di tracciato favorevolissima in confronto degli altri passi alpini, poichè da Maloja a Landeck sopra un percorso di chilometri 133.60, la pendenza della linea non superando mai il 10 p. $_{00}$/°, fa sì che la distanza virtuale da Genova, Milano e Torino per Vienna è più breve di chilometri 80 di quella del Brennero.

Risultati peritali.

Benchè conosca minutamente le Valli Pregallia, dell'Oberalpstein e dello Spluga, avendo prima preso parte quale collaboratore negli studi dello Spluga della R. Sottocommissione del 1860 e poi quale direttore degli studi del Settimo, Spluga ed Emet nei progetti 1861, 1863-64, 1871 e 1872, pure dovetti ripercorrere le prime due succennate località allo scopo principale di esaminare i corsi d'acqua per le perforatrici del tunnel in sommità.

Imbocco sud — L'acqua viene raccolta dai fiumi Mera ed Ortegna ed immagazzinata con lievissima spesa nell'altipiano di Lobbia alla quota di m. 1440 e quindi metri 350 superiore all'imbocco che vi dista solo metri 2600. Però se nei 6 mesi più caldi puossi calcolare una portata media di metri cubi 2 al secondo, nei residui 6 mesi la media portata raggiungerà solo metri cubi 0.60.

Per aumentare l'acqua anche nella stagione di magra, sono d'avviso che si debba approfittare del laghetto di

Cavlocer nell' alpe omonima della misura di metri quadrati 98,000, aumentandone la capacità colla costruzione di una briglia a valle, alta metri 6, e della lunghezza di metri 200, e bastevole per aumentare la capacità di quel bacino di quasi metri cubi 600,000 oltre quella che si può estrarre sotto l'attuale pelo d' acqua. E di esse si potrà usufruire, se necessario.

Queste acque così regolate saranno più che sufficienti per il movimento dei meccanismi di condensamento dell'aria motrice, e di purificazione di quella viziata nel tunnel.

In eguale condizione si trova quella per le perforatrici del pozzo a Stalvedro potendosi immagazzinare le acque del laghetto Gravasalvas e di altri minori.

Finalmente per le perforatrici all'imbocco nord a Schweiningen, il Jullier ne fornisce in copia bastevole per i relativi bisogni.

La stima dei lavori venne desunta in base ad analisi; per riguardo allo scavo del tunnel in sommità coi dati che gentilmente mi ha forniti l'inventore delle perforatrici ing. Ferroux, direttore dei meccanismi del tunnel dell'Arlberg (versante meridionale), e per gli altri lavori si desunse il valore da opere da me dirette e da altre eseguite, in peggiori condizioni di queste, colle modificazioni dei prezzi a norma del differente costo della materia prima sul luogo, mercede giornaliera, ecc.

Per riguardo alle gallerie sui fianchi di quella in sommità si stabilirono due differenti prezzi unitari, l'uno per la galleria a foro cieco di metri 1782: l' altro inferiore per le gallerie di minor lunghezza.

E qui giova l'osservare che questa linea alpina si trova in condizioni vantaggiose, poichè tocca o passa vicino ai paesi e villaggi di Piuro, Sant' Abbondio, S. Croce, Uschione, Lotano, Villa, Canete, Castasegna, Promontogno, Stampa, Vicosoprano, Schweiningen, Reams, Conter, Burvein, Solis, Rothenbrunnen ed Ems, che trovansi o poco lontano o sulle strade nazionali, federali o comunali in gran parte carrozzabili.

L'importo complessivo della linea da Chiavenna a Coira risultò di L. 86,000,000 — come dal seguente

Riassunto della stima dei lavori.

1. Movimenti di materie	L.	4,502,920.40
2. Tunnel in sommità a 2 binari	»	57,650,000.00
3. Gallerie minori ad un sol binario	»	8,192,618.60
4. Muri di sostegno e di controriva	»	3,880,000.00
5. Manufatti	»	2,567,630.00
6. Fabbricati	»	1,530,000.00
7. Lavori diversi	»	2,205 180 00
8. Espropriazioni	»	600,000.00
9. Materiale d'armamento	»	3,004,330.00
10. Spese impreviste	»	1,867,321.00
	L.	86,000,000.00

Conclusione.

La ferrovia del Settimo percorrendo una valle che ha comune l'origine con quella dell'Inn, si trova in eccezionali condizioni favorevolissime in confronto della linea dello Spluga, poichè segue la linea naturale d'unione dei principali porti del Mediterraneo. e dei principali centri commerciali ed industriali italiani, colla Germania e la capitale Austriaca, e non dubito che qualora venisse prescelto ed eseguito il Settimo, si penserebbe tosto alla costruzione dell' altra linea da Stampa a Landeck con relativa economia di spesa avendo km. 32 di ferrovia alpina già eseguita e che è la più costosa per rispetto alla linea diretta verso l' Austria.

Rilevati così i vantaggi per i quali la linea del Settimo colla variante da me proposta, deve avere la preferenza su quella dello Spluga, io credo di avere nel limite delle mie forze portato il mio granello di arena, perchè l'opera necessaria ed urgente dell'apertura di un nuovo valico alpino su territorio italiano e che possa rimanere in mani italiane per sostenere la concorrenza esercitata dalle linee rivali straniere, s' incammini verso la sua esecuzione.

Forse alla chiarezza del progetto e delle ragioni di prevalenza dell' uno sull' altro passaggio, può nuocere l'impossibilità di corredare queste considerazioni dei relativi disegni planimetrici che completano gli studi da me eseguiti. Ho creduto però conveniente di far conoscere al pubblico tali risultati, acciò fin dal principio non avesse ad accettarsi ad occhi chiusi il valico dello Spluga, che per le mutate condizioni di cose, e fra questo l'apertura della linea dell'Arlberg, è venuto meno a fronte del Settimo in quei caratteri che una linea a traverso le Alpi, ora deve avere perchè possa effettivamente essere non solo utile, ma riparare ai pericoli che minacciano il commercio italiano.

Se l' intendimento che mi ha guidato nel pubblicare i risultati di questi miei studi privati, potrà fornire ad altri ed a me argomento a nuovi studi, come pure essere occasione alle rappresentanze provinciali, di qualche provvedimento per la soluzione di questo importante problema, io credo mi resterà almeno la soddisfazione di avere giovato al mio paese.

Ing. Vanossi Giuseppe.

L'importante e diligente relazione dell'ing. Vanossi, che noi abbiamo voluto pubblicare per intiero, temendo che col farne un riassunto non avessimo a nuocerle nella sua chiarezza ed evidenza, merita di essere presa in seria considerazione da coloro che sono preposti alla pubblica azienda in Italia, nonchè da tutti i cittadini che desiderano veramente grande ed indipendente la loro patria. Che oramai sia nel nostro paese convinzione pressochè generale abbisognare all'Italia un nuovo valico alpino, non può revocarsi in dubbio. Che questo valico poi debba essere quello proposto e studiato dall' ing. Vanossi, ci induce a crederlo l' impressione avuta dalla lettura di questa memoria, dalla quale appaiono le eccezionali e favorevoli condizioni della ferrovia del Settimo in confronto della linea dello Spluga.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

La formazione definitiva del Consiglio di Amministrazione della rete Mediterranea, contrariamente a quanto venne asserito, non puossi considerare un fatto compiuto fino a che non sarà stipulato l' atto costitutivo della Società, locchè avrà luogo il giorno 8 corr. a Milano. Possiamo però indicare come quasi certi i 21 nomi seguenti:

Belinzaghi — Pedroni — Villa — Pariani — Malvano — R. Fontana — Avv. Frescot — Marsaglia — Podestà — Falcone — Bingen — Borghese — Allievi — Spada — Berardi — Cavallini — Maraini — Favaro — Diana — Arlotta — Meyer.

Degli alti funzionari della Società, le sole nomine, che si possano considerare definitive, sono quelle del comm. Massa a Direttore generale, e del comm. Kossuth a Direttore dell' esercizio a Napoli. Ogni altra,

accennata dai giornali, non ha alcun fondamento. Alla sola Direzione di Napoli urgeva provvedere immediatamente, trattandosi di una sede, le cui linee si trovano in condizioni speciali, appartenendo esse finora parte alle Meridionali, parte alle Romane e parte (le Calabresi) al Governo.

><

I fondatori della Società anonima per la Rete Mediterranea verseranno il 6 corrente mese nelle Casse dello Stato la somma di L. 40,500,000, rappresentante i 3|10 del capitale sociale.

><

Le diverse Commissioni ferroviarie, riunitesi a Firenze, hanno continuato le loro discussioni. Quella del personale si è aggiornata al 10 corr. Ha frattanto stabilito la massima, che il personale delle linee che passano da una rete ad un'altra segua la sorte delle linee stesse, secondo il principio di *territorialità*, fatta però qualche eccezione. Per la costituzione degli uffici centrali delle due Reti, sarebbesi convenuto che l'attuale personale dell'Alta Italia rimarrà alla Mediterranea, e quello delle Meridionali e delle Romane all' Adriatica, fatte pure anche per questi le debite eccezioni, in relazione all'importanza rispettiva delle Reti.

La Commissione delle stazioni comuni ha deciso che debba spettare alla Mediterranea l'esercizio della stazione centrale di Milano, assegnando all' Adriatica speciali locali per la trazione. I delegati si riuniranno nuovamente domani a Milano.

La Commissione pel riparto del materiale ha stabilito i criterii fondamentali, e con ciò è quasi compiuta l'opera sua. È pressocchè ultimato il riparto delle locomotive, delle carrozze, dei bagagliai e dei carri. Le sedute furono sospese il 29 maggio, onde lasciar tempo ai vari delegati di completare lo studio pel riparto dei freni a seconda dei bisogni delle varie linee, nonchè per raccogliere dati e notizie relative al materiale di esercizio ed agli approvvigionamenti. Le sedute vennero riprese ieri. Continuando le buone disposizioni dei rappresentanti delle due Amministrazioni, il lavoro potrà essere compiuto in poche altre sedute.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell' Alta Italia, esclusi quelli della navigazione sul lago di Garda, raggiunsero nel mese di aprile 1885 la somma totale di L. 10,476,306.14, il che corrisponde a L. 2,666.41 al chilometro: mentre nell'aprile 1884 ascesero a L. 10,616.477.16, cioè L. 2,751.81 al chilometro. Si ebbe quindi nell' aprile 1885 una diminuzione di L. 140,171.02 nella somma totale, ed una diminuzione di L. 85,40 nel prodotto chilometrico. Devesi ancora notare che i chilometri in esercizio nell' aprile 1885 erano 3929, mentre nello stesso mese del 1884 erano soltanto 3801.

La ragione però della differenza in meno dell'aprile 1885, rispettivamente allo stesso mese del 1884, si spiega dal maggior movimento, di cui nello scorso anno fu causa l'Esposizione di Torino.

I prodotti lordi poi dal 1.o gennaio a tutto aprile 1885, furono di L. 38,625,088.10, cioè L. 9,830.77 per chilometro, mentre nell'eguale periodo del 1884 ascesero a L. 39,101,470.00, ossia L. 10,287.15 al chilometro. Si ebbe pertanto nel 1885 una diminuzione, in confronto del 1884, di L. 476,381.90 nei prodotti totali, e di L. 456.38 nel prodotto chilometrico, tenuta sempre ferma l' accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Venne chiesta la visita di ricognizione per l' apertura all' esercizio della ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo e del tronco Malnate-Varese (stazione provvisoria).

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

1.o opinò che possa approvarsi la proposta di riparto della spesa fra le ferrovie dell' Alta Italia e le ferrovie complementari, per l' ampliamento della stazione di Monselice, della ferrovia Padova-Rovigo, in dipendenza dall' innesto nella medesima della ferrovia in costruzione da Legnago a Monselice; la spesa da ripartire ammonta a L. 197,000.

2.o ritenne che possa approvarsi il progetto di ampliamento e di riordinamento della stazione ferroviaria d' Ivrea pell'allacciamento con la nuova ferrovia Ivrea-Aosta. Il progetto presume occorrere la spesa di L. 430,000;

3.o avvisò che si possa approvare l' atto di sottomissione stipulato fra l' Amministrazione dei lavori pubblici e l' Impresa Pagliani, costruttrice del 4.o tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, per l'esecuzione di maggiori lavori occorrenti al compimento del tronco stesso, per l' importo di L. 79,660:

4.o ritenne infine che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle ferrovie Meridionali pell' impianto di binario di incrocio e del servizio merci, nella stazione di Gambettola, lungo la ferrovia Bologna-Ancona.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha opinato che, in linea tecnica, sia meritevole della superiore approvazione il progetto di raccordamento della ferrovia Carrù-Mondovì con quella da Bra a Savona alla nuova stazione di Bastia.

La spesa preventivata in progetto ammonta complessivamente a L. 700,000, ripartite nel modo seguente:

Per lavori e provviste comprese in appalto L. 450,000; a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, i lavori diversi e gli imprevisti lire 90,000: per la provvista dei ferri di armamento lire 160,000.

L'ubicazione e le modalità d'impianto della nuova stazione di Bastia furono concordate fra l' ingegnere capo del Genio civile di Cuneo e due rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Col nuovo progetto verrebbe abbandonata l'attuale fermata di Bastia, ed un tratto della linea di Mondovì, e si costruirebbe un nuovo tratto di ferrovia con impianto di una nuova stazione di fronte all' abitato di Bastia.

Pel traffico fra Mondovì e Savona si abbrevierà il percorso per 10 chilometri e mezzo. La lunghezza della nuova linea di raccordamento è di m. 2148, la

quale per m. 740 ha sede propria. La rimanente parte ha il corpo stradale comune colla ferrovia Bra-Savona, però con binario indipendente fino alla stazione di Bastia.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico alla Società delle strade ferrate Meridionali di attuare i provvedimenti opportuni per procedere alla costruzione del tronco da Oggiono a Merone-Pontenuovo della linea Lecco-Como e per completare gli studi necessari per l'altra linea da Lecco a Colico, le quali linee faranno parte della Rete Adriatica.

><

Siamo informati che il Comitato per la Cassa-pensioni delle ferrovie Romane ha deliberato di fare le pratiche necessarie per la costituzione della Cassa stessa in ente morale, riconosciuto per tutto il tempo durante il quale dovrà transitoriamente restare in vita, in attesa della definitiva riforma prevista ed autorizzata dai capitolati per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Il Consiglio d' amministrazione delle ferrovie predette ha già approvata la deliberazione del Comitato ed ora se ne attende la sanzione governativa.

><

Ci scrivono da Milano che il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia ha esaminato, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, il progetto di capitolato generale per concessione dell'impianto e dell'esercizio di tramvie sulle strade provinciali, in provincia di Parma; ed ha stimato opportuno di suggerire l'introduzione nel capitolato medesimo di varie modificazioni, ritenute necessarie per renderlo meglio adatto allo scopo cui deve servire.

><

Ci informano pure da Milano che il R. Commissario per l' esercizio delle Strade ferrate dell' A. I. ha dato parere favorevole alla approvazione, da parte del Ministero, del piano generale di massima pell' impianto di una stazione di smistamento a Novi Ligure. Il piano stesso dovrà servire di base ai progetti particolareggiati dei lavori che di mano in mano si renderanno necessari.

Coll' approvazione del piano di massima dovrebbesi autorizzare la spesa occorrente per le espropriazioni relative.

><

Con riserva di darne, come al solito, ampie informazioni tecniche, annunziamo intanto la presentazione fatta al Ministero dall' uffizio tecnico governativo locale per la ferrovia Avezzano-Roccasecca, del progetto esecutivo del quarto tronco della ferrovia stessa da Sora a Civita d' Antino, la cui lunghezza è presunta di m. 23,800, ed il cui importo totale è preventivato di L. 5,950,000, di cui L. 4,760,000 a base d'appalto, ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, i ferri d'armamento, le travate metalliche ed i lavori diversi ed imprevisti.

><

Sappiamo che il Consiglio di Stato ha manifestato l' avviso che possa accogliersi la domanda, presentata dal comune di Chieti, per ottenere dal Governo la concessione della costruzione e dell' esercizio di una ferrovia dall' abitato di Chieti alla stazione omonima, situata lungo la linea Castellamare Adriatico-Aquila-Terni.

Il progetto della linea fu studiato dall' ingegnere Mantalbatti. Giusta il progetto stesso, la linea avrebbe la lunghezza di m. 9069.28, ed importerebbe una spesa complessiva di L. 560,000, ivi compreso il materiale mobile, ossia in media per chilometro L. 61,750.

In base allo schema di convenzione, sul quale si è pronunziato favorevolmente il Consiglio di Stato, la concessione della breve linea sarebbe fatta in conformità delle disposizioni della legge 29 luglio 1879 col concorso a carico dello Stato nella misura stabilita all' art. 11 della legge stessa. E siccome, come è detto più sopra, la spesa totale ascende a L. 560,000, così il contributo governativo nella spesa medesima rileva a L. 336,000, ed a L. 224,000 la parte a carico del Comune.

La linea sarà da eseguire a sezione ordinaria colle modalità del 3.o tipo delle ferrovie economiche. I lavori tutti di costruzione dovranno trovarsi compiuti nel periodo di un anno, a principiare dalla data del decreto di approvazione della concessione. La concessione stessa avrà la durata di 90 anni.

Lungo la linea verranno impiantate una stazione ed una fermata; la prima per Chieti (città) e la seconda per Trecalle.

Per vincere la totale differenza di livello fra i due punti estremi, che è di m. 251.12, si sono adottate pendenze comprese fra il 21.80 ed il 30 per mille. La parte orizzontale è di m. 478.

I tratti rettilinei interposti a due curve di flesso contrario non sono mai minori di m. 35.00. Le curve hanno raggio variabile fra m. 100 e m. 350.

Le opere d' arte consistono in un viadotto a travata metallica della luce di m. 20, con spalle ad archi e pilastri, dell' altezza massima di m. 20; ed in tre cavalcavia, pure a travata metallica, della luce di m. 8.00.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione il collaudo definitivo della ferrovia funicolare Sassi-Superga.

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 25 maggio 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, approvava quanto appresso:

Modificazione di locali alla stazione di Terni;

Gettata di blocchi sul Tevere a difesa della linea Roma-Orte fra i chilom. 58 e 59;

Impianto di un nuovo filo telegrafico fra Caserta e Cancello, e fra Firenze ed Arezzo;

Consolidamento del viadotto di Velletri;

Decorazione della sala Reale e adattamento di un locale per gli alti dignitari alla stazione di Roma;

Acquisto di macchine utensili, per le officine di cerchioni, di ferro e di acciaio, di carbone fossile New Pelton, di travi di larice e di ghiaia.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di raccordo della ferrovia Cuneo-Mondovì colla Bra-Savona e Bastia;

Collaudo definitivo ferrovia funicolare Sassi-Superga;

Progetto per costruzione del 4° tronco strada delle Bocche del Toscanoa Basicò della provinciale n. 166 (Messina);

Id. per rialzo rampe d'accesso al ponte sull'allacciante del Lamone nel tronco Alfonsine-Ravenna della ferrovia Ravenna-Rimini;

Id. d'appalto per riparazione danni causati dalla rotta fiumi uniti lungo tronco Ravenna-Bevano (ferrovia Ravenna-Rimini);

Id. per fornitura 2 turbine destinate all'innalzamento delle acque nella salina di Comacchio (Ferrara);

Id. di massima per sistemazione del porto di Castellamare di Stabia (Napoli);

Id. per costruzione di 4 pennelli alla spiaggia di Porto Recanati (Macerata).

><

Segnaliamo ai lettori i seguenti affari sui quali il Consiglio di Stato ha emesso favorevole parere:

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per l'acquisto di una parte del monte presso la testa della galleria Grillone, a maggiore difesa della linea ferroviaria Taranto-Reggio;

Domanda del comune di Chieti per concessione ed iscrizione in 4ª categoria, di una strada ferrata da detto Comune alla stazione omonima;

Progetto di lavori di completamento dei due primi tronchi ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

Id. urgenti lavori di riparazione alle scarpate dell'argine fra Colorno ed il Po, lungo la ferrovia Parma-Brescia;

Perizia suppletiva pel completamento della massicciata stradale del 7° tronco della strada Trapani-Montaliegro;

Progetti d'appalto fornitura di ferri d'armamento di alcune linee ferroviarie complementari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 ant. del 19 corrente giugno presso il Ministero dei lavori pubblici si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, allo incanto per l'appalto, nei due seguenti distinti lotti, delle provviste dei ferri d'armamento per diversi tronchi delle ferrovie complementari.

1° lotto: Tonn. 18,951.669 rotaie Vignole in acciaio Bessemer. Prezzo L. 3,979,850.49. Cauzione provvisoria lire 124,500, definitiva L. 249,000.

2° lotto: quintali 1,892,00 chiavarde con rosette e quintali 5,230,000 ramponi. Prezzo L. 287,004.50. Cauzione provvisoria L. 15,000; definitiva L. 28,700.

Il tempo utile per le consegne delle sovraindicate provviste scade in parte dopo quattro mesi dalla data del contratto, ed in parte dopo otto mesi dalla data stessa. Tali consegne sono poi a farsi in località diverse. Per questi appalti non saranno pubblicati i soliti avvisi di seguito deliberamento; epperò deve ritenersi che i fatali scadono col mezzogiorno del 27 corr. giugno.

Ferrovia Roma-Solmona. — La *Gazzetta Ufficiale* nel n. 126 pubblica il Decreto del prefetto della provincia di Roma che autorizza l'espropriazione di stabili per la costruzione del primo tronco della ferrovia Roma-Solmona compreso fra Roma e Monteceliо.

A tale decreto va altresì annesso l'elenco descrittivo degli stabili di cui si autorizza l'occupazione.

Prodotti ferroviari. — Dalla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ci viene comunicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie italiane nel mese di gennaio 1885, confrontati con quelli del gennaio 1884.

Ne ricaviamo i principali dati.

Il prodotto generale del gennaio 1885 ascese a lire 15,414,931, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	5,520,183
Bagagli	»	203,858
Merci a grande velocità	»	1,381,500
Id. a piccola velocità	»	8,226,396
Prodotti diversi	»	82,994
Totale	L.	15,414,931

Tale prodotto va poi ripartito nel seguente modo:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 7,633,398	L. 7,701,397
	Romane	» 2,578,407	» 2,733,282
	Calab.-Sic.	» 1,053,575	» 1,060,945
	Venete	» 73,949	» 83,036
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,334,223	» 1,397,087
» Meridionali		» 2,272,622	» 2,112,711
» Sarde		» 114,983	» 108,800
Ferrovie diverse		» 353,774	» 299,067
	Totale	L. 15,414,931	L. 15,496,325

Si ebbe dunque nel gennaio 1885, in confronto del gennaio 1884, una diminuzione di L. 81,394. — Diminuirono le ferrovie dell'Alta Italia di L. 67,999, le Romane di lire 154,875, le Calabro-Sicule di L. 7,370, le Venete di lire 9,087 e le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di lire 62,864. — Aumentarono invece le Meridionali di L. 159,911, le Sarde di L. 6,183, le Ferrovie diverse di L. 54,707.

La lunghezza assoluta delle Ferrovie Italiane, al 31 gennaio 1885 era di chilom. 10,138, mentre alla stessa data nel 1884 era solo di chilom. 9,666, e la lunghezza media di esercizio dal 1° al 31 gennaio fu nel 1885 di chilometri 10,034, mentre nel 1884 è solo stata di chilom. 9,564.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel gennaio 1885, confrontato con quello dello stesso periodo 1884, fu il seguente:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,560	L. 2,718
	Romane	» 1,492	» 1,620
	Calabro-Sicule	» 704	» 767
	Venete	» 539	» 606
» di Società esercite dallo Stato		» 1,447	» 1,515
» Meridionali		» 1,316	» 1,224
» Sarde		» 279	» 264
Ferrovie diverse		» 558	» 641
	Media complessiva	L. 1,536	L. 1,620

Si ebbe quindi nel gennaio 1885 una diminuzione nella media complessiva del prodotto chilometrico di L. 84, in confronto del gennaio 1884.

Diminuirono: le ferrovie dell'Alta Italia di L. 158, le Romane di L. 128, le Calabro-Sicule di L. 63, le Venete di L. 67, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 68, e le Ferrovie diverse di L. 83. — Aumentarono invece le ferrovie Meridionali di L. 92 e le Sarde di L. 15.

Si avverta che i prodotti chilometrici sono determinati in base alle lunghezze medie delle linee, tenuto conto dei giorni di effettivo esercizio.

Ferrovie complementari Sarde. — Ecco il testo dell'ordine del giorno, già da noi preannunciato, col quale il Consiglio provinciale di Sassari ha votato il suo concorso nelle spese per la costruzione delle ferrovie secondarie:

« Il Consiglio provinciale, tenuto conto delle dichiarazioni fatte nei due rami del Parlamento dal ministro delle finanze e dal presidente del Consiglio dei ministri, che cioè l'art. 18 della legge 27 aprile 1885 n. 4048 serie 3ª sia applicato anche a vantaggio delle provincie sarde, delibera di aderire alla costruzione delle ferrovie designate nella legge 22 marzo 1885, vincolando i futuri bilanci della

provincia per quel contributo che, in base all' art. 5 di questa legge e colla riduzione accordata dall' art. 18 della succitata 27 aprile, sarà assegnato alla provincia di Sassari.

« Fa voti per la sollecita costruzione delle linee sarde e lascia che il Ministro dei lavori pubblici stipuli la relativa convenzione in modo che ne sia garantita l' esecuzione nel termine dalla legge previsto nell'interesse dell'isola e dello Stato ».

Anche il Consiglio provinciale di Cagliari in seduta del 20 maggio p. p. ha votato un ordine del giorno quasi nello stesso senso.

Ferrovia della Valle del Calore. — Il 24 maggio u. s. ha avuto luogo in Eboli un comizio importantissimo, cui hanno preso parte gli on. Spirito, Alario e Bonavoglia deputati di quella circoscrizione, il prefetto della Provincia e venti e più rappresentanti dei principali comuni del circondario, allo scopo di promuovere un consorzio fra i vari comuni interessati per la costruzione di una ferrovia economica, che, percorrendo la vallata del Calore, si biforchi in due tronchi per raggiungere la Eboli-Reggio sulla pianura del Vallo di Tegiano e sul bacino dell'Aleuto. Han pronunziato applauditi discorsi i predetti deputati ed altri, e tutti per dimostrare il giovamento di questa ferrovia per queste industri e ridenti contrade. Il comizio era presieduto dal sindaco di Eboli commendatore La Francesca.

Ferrovia dei comuni vesuviani. — Nella seduta del 26 maggio u. s., tenuta dal Consiglio comunale di Napoli, il consigliere Di Maio esortò il sindaco perchè venga sollecitata la rete ferroviaria che deve congiungere Napoli ai comuni vesuviani.

Il sindaco rispose che, avendo parlato ultimamente coll'on. Ministro dei lavori pubblici, questi lo aveva assicurato della sollecita approvazione di quel tronco ferroviario.

Ferrovia Malnate-Varese. — Giovedì ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco Malnate-Varese, escluso però il ponte in ferro sull' Olona, del quale a giorni si faranno le prove di resistenza; prove che si dovettero rimandare per incidenti impreveduti.

E così pure, stante i lavori arretrati, è rimandata l' apertura dell' intero tronco, che doveva aver luogo sulla fine di maggio. Tale apertura però sarà fatta nella prima quindicina di giugno.

Scalo ferroviario di Santa Limbania — Riproduciamo con piacere dal *Corriere Mercantile* di Genova:

Ci consta che il direttore dei lavori ferroviari fece già metter mano agli scavi per piazzare il binario sullo sporgente dei grani; questa è prova non dubbia di quanto gli stiano a cuore gli interessi commerciali, procurando ogni mezzo per agevolare le operazioni e dare slancio al crescente commercio, penetrandosi dell' importanza di detto scalo e nulla lasciando di intentato onde sopperire ai sempre maggiori crescenti bisogni; essendo pure coadiuvato dai Capi stazione addetti al predetto scalo, i quali non tralasciano fatiche per favorire il commercio.

Lo sviluppo preso in detto scalo supera del doppio il quantitativo dei vagoni che si caricavano l' anno decorso, e questo mercè lo sgombro che, con improbe fatiche, opera il Capo stazione della vicina Sampierdarena, spediendo ogni giorno da quella stazione oltre a 800 vagoni di merci che gli vengono diretti da piazza Caricamento, stazione Principe, Santa Limbania e S. Benigno.

Questi egregi funzionari meritano i maggiori encomii, adoperandosi essi, per quanto è in loro facoltà, onde giovare al commercio.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — L' assemblea del Consorzio per la ferrovia Alessandria-Ovada, sotto la presidenza del comm. avv. Moro, dopo animata discussione, votò all' unanimità, un ordine del giorno dell' avv. Frascara per domandare al Governo la diretta costruzione della linea.

Società generale per le ferrovie complementari. — Il Tribunale civile di Roma, con decreto in data 27 aprile 1885, ha approvato le deliberazioni dell'assemblea generale degli azionisti della Società suddetta, tenuta in Roma il giorno 10 novembre 1884, per la riduzione del capitale sociale e il cambiamento di taluni articoli dello statuto. In virtù di tali deliberazioni,

1.° Il capitale sociale è stato ridotto a 4 milioni, mediante il versamento di altri tre decimi per azione, e la liberazione di queste con 200 lire di versato, riducendo così il loro ammontare nominale dalle lire 250 alle 200.

2.° Sono stati modificati o soppressi gli articoli 4, 5, 7 a 14, 17, 19 a 30, 33, 36 a 40 dello statuto, fra le quali modificazioni vi sono le seguenti:

a) Sono state soppresse tutte le disposizioni relative all'autorizzazione Sovrana, e si è uniformato lo statuto al vigente Codice di commercio, correggendo tutte le disposizioni contrarie;

b) La durata della Società è stata stabilita fino al 31 dicembre 1980;

c) Le azioni sono state ridotte a lire 200 di valore nominale interamente liberate;

d) Il numero degli amministratori è stato stabilito fra i 5 e i 9;

e) La cauzione dei consiglieri è stata fissata a n. 250 azioni;

f) Ogni azionista ha un voto sino a 10 azioni, ed un voto per ogni dieci azioni in più col massimo di 20 voti;

g) È stata soppressa la condizione della presenza di 20 azionisti per la validità dell'assemblea generale;

h) È stato inserito nello statuto che la gestione sociale è sorvegliata, a norma degli articoli 183 e seguenti del Codice di commercio, da 3 sindaci e 2 supplenti;

i) Per gli utili è stato stabilito che, prelevata dagli utili netti in primo luogo la quota del 5 0[0 a favore del fondo di riserva, e in secondo luogo la somma occorrente per il pagamento del 5 0[0 annuo sul capitale versato, essi debbono essere ripartiti nel seguente modo: 85 0[0 agli azionisti; 10 0[0 al Consiglio; 5 0[0 a disposizione del Consiglio per essere diviso fra la Direzione e gli impiegati. Dalle somme a distribuirsi agli azionisti, per effetto della detta quota dell' 85 0[0, sarà detratta quella occorrente al pagamento della quota attribuita ai fondatori per i primi 25 esercizi sociali dal precedente statuto approvato con R. Decreto 20 giugno 1881.

Servizio ferroviario. — La Direzione delle ferrovie dell' Alta Italia notifica che la tariffa prontuario attuatasi come dall' avviso 14 agosto 1883 pei trasporti a grande velocità fra l' Italia e l' Austria-Ungheria, sarà abrogata a cominciare dal 1° luglio prossimo e che, dalla stessa data, tanto i suddetti trasporti a G. V. come quelli a P. V. fra l' Italia e l' Austria-Ungheria, eseguibili da ferrovia a ferrovia, saranno soggetti, in quanto al percorso italiano, alle tariffe e condizioni allegate alla legge num. 3048, serie 3ª del 27 aprile p. p., escluse beninteso le tariffe locali.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.*:

I trattati del 27 luglio 1852 e del 30 dicembre 1859 tra la Confederazione svizzera ed il granducato di Baden avevano riservato sia all'autorità federale, sia ai Governi dei Cantoni interessati, il diritto di riscattare, 5 anni dopo l'eventuale denuncia di queste convenzioni, la proprietà delle parti delle linee ferroviarie badesi costrutte sul territorio svizzero, e di assumersene l'esercizio; l'uso di questo diritto era del resto subordinato all' esercizio preliminare per parte dello Stato di Baden, durante cinquant' anni, a partire dal 30 dicembre 1858, della linea Waldshut-Lago di Costanza, sul territorio di Sciaffusa; era ugualmente subordinato, per quanto concerne il territorio badese, al-

l'esercizio preventivo per venticinque anni, a partire dal 1855 per la linea Haltingen-Basilea, a partire dal 1862 per la linea Basilea-Sciaffusa. Per i tronchi che convergono a Basilea, è giunto il momento in cui la Confederazione ed i Cantoni potrebbero far uso del loro diritto di denuncia delle convenzioni.

Se realmente la Svizzera — il che è assai poco probabile — dovesse assumersi l'esercizio delle parti delle linee badesi situate sul suo territorio, ne risulterebbero certamente delle complicazioni per la circolazione dei treni.

È questo il primo argomento che fa ora valere il Governo dell' impero tedesco per domandare al Reichstag un credito straordinario di 34,920 marchi, destinato ai lavori preliminari in vista dello stabilimento di una linea diretta di comunicazione per ferrovia tra il sud dell' Alsazia e la parte sud-ovest dell'impero.

Si invoca inoltre un secondo argomento; è l' inconveniente di non potersi servire liberamente per i trasporti militari tedeschi delle porzioni di linee tra Basilea ed il lago di Costanza che sono sul territorio svizzero. Senza dubbio, furono anteriormente conchiusi tra il granducato di Baden e la Svizzera degli accordi che permettevano di utilizzare sotto certe condizioni determinate questo tronco per il passaggio delle truppe germaniche.

« Ma, dice il rapporto diretto al Reichstag, questi accordi hanno subìto più tardi delle modificazioni per le quali l'autorizzazione in questione fu ristretta in modo da non poter più avere un valore pratico; anche nel caso in cui delle nuove trattative colla Svizzera sopprimessero queste restrizioni, bisognerebbe sempre riconoscere a quel paese il diritto di proibire dei trasporti militari appena l'interesse della sua sicurezza e della sua neutralità sembrasse esigerlo; per conseguenza, è in momenti critici che il diritto accordato da una simile convenzione diventerebbe precisamente illusorio ».

Si è dunque creduto a Berlino che vi era per la Germania un interesse politico considerevole a stabilire sulla sponda destra del Reno, da S. Luigi a Singen, una comunicazione per ferrovia, libera da qualunque ostacolo. La lunghezza di questa linea sarebbe di circa 98 chilometri; ma vi sarebbe in complesso di fare degli studii su 139 chilometri, tenendo conto delle diverse direzioni che dovranno essere esaminate.

Il Reichstag è entrato nelle viste del Governo, ed è probabile che questi lavori preparatorii saranno terminati entro la prossima sessione, in cui sarà domandato un credito di 25 milioni di marchi circa per le spese di costruzione della linea San Luigi-Singen.

Il *Bund* fa osservare a tale proposito che fra pochi anni Basilea sarà girata dalla strada ferrata; ma ciò avrà poca influenza per il suo commercio.

— Togliamo dalla stessa *Gazz. Ticin*:

Le perdite subìte nelle liquidazioni per parte degli azionisti e dei creditori di Compagnie di strade ferrate si sono elevate fino alla fine del 1883, comprese le perdite provenienti dall'esercizio, alla somma totale di fr. 96,234,407, per quanto però queste perdite poterono essere esattamente constatate. Ecco il prospetto di queste perdite di capitali: Strade ferrate dell'Est-Ovest bernese, fr. 5,004,953; — linea d'Italia ed antichi studii per il passaggio del Sempione, fr. 25,450,790; — Giura Industriale fr. 12,424,495; — Rigi-Scheidegg fr. 1,558,496; — Berna-Lucerna franchi 14,744,448; — Jougne-Eclépens fr. 6,813,014; — Ferrovia Nazionale fr. 28,838,212; — Sempione (sovvenzione alla linea Sierre-Briga) fr. 400,000.

Ferrovia del Giura. — L' assemblea generale degli azionisti della Società di questa ferrovia, che ebbe luogo venerdì 29 maggio scorso in Berna, ha adottato il rapporto ed il resoconto per il 1884 e stabilì il dividendo, secondo le proposte del Consiglio d' Amministrazione, al 2 1/2 per cento.

Ferrovia del Sempione. — La *Gazzetta di Losanna* dice di non esser sorpresa che le azioni della Svizzera Occidentale non siano aumentate alla notizia di un traforo del Sempione colla livelletta del tunnel a 1000 metri più alta di quello che lo fissavano gli altri progetti. La superiorità del passaggio del Sempione riposando avantutto sulla poca elevazione della base del tunnel, il nuovo progetto annienterebbe i vantaggi che furono costantemente invocati a favore del traforo del Sempione; non è certamente presentando forti pendenze ed un esercizio oneroso che le azioni della Svizzera Occidentale possono rialzare. Non è neppure questa elevazione di livello che farà aumentare le sovvenzioni delle regioni interessate. Anzi potrebbe produrre un effetto contrario.

— Lunedì scorso in casa del comm. Robecchi a Milano, presidente del Comitato pel valico del Sempione, si radunarono alcuni membri del Comitato stesso per prendere cognizione di speciali comunicazioni che il sig. Ceresole, presidente dell'analogo Comitato Svizzero, aveva espresso desiderio di fare.

Da esse si venne a conoscere che la casa Gail di Parigi aveva presentato una proposta; in merito della quale desideravasi conoscere la opinione dei promotori italiani del citato valico.

Questa proposta consiste nella sostituzione al progettato tunnel di 20 chilometri di due piani inclinati, quello a nord di 7 chilometri, col 127 per mille di pendenza, quello a sud di 10 chilometri col 112, riuniti fra loro con un tunnel di sommità lungo metri 4,800 con pendenza del 15 per mille. La trazione sui piani inclinati si farebbe collocando il treno spezzato in due tronchi sopra ad un lungo carrello, o *torck* assai basso, sul quale starebbero oltre i due binari paralleli per i due segmenti del treno, una macchina potentissima di 800 cavalli. La macchina sarebbe munita di argano, sul quale s' avvolgerebbe una catena, che poi servirebbe per rimorchiare il carrello e con esso il treno lungo il piano inclinato. Entro il tunnel la trazione si farebbe colle ordinarie locomotive.

Si tratta quindi di un sistema speciale di trazione a catena, non ancora provato, ma che assai probabilmente correrebbe la sorte di tutti i sistemi speciali, quella cioè di essere abbandonato dopo un tempo più o meno lungo, ed uno sciupìo di denari più o meno grande.

Oramai i sistemi che hanno resistito alla prova sono quelli a grandi tunnel, e questi anzi vanno rendendosi sempre più opportuni collo scemare che fece il costo di perforazione dal Cenisio all' Arlberg, disceso quasi alla metà, pel naturale perfezionarsi dell' applicazione di un trovato nuovo di mano in mano che si accresce coll'esperienza la pratica di chi lo applica.

Il Sempione, per la forma del monte, ha poi la superiorità su tanti altri di poter essere forato assai in basso, cioè a soli 700 metri sul mare, per cui le linee di accesso sono di perfetta pianura nel versante nord, e agevolissime, cioè con soli 19 chilometri a pendenza massima del 23 per mille nel versante sud.

Col progettato passaggio alto si farebbe getto delle accennate preziose qualità del Sempione, per cui più che in ogni altro valico alpino il partito di arrampicarsi sul monte risulta inopportuno.

Per queste ragioni, che abbiamo esposte con qualche dettaglio, trattandosi che un progetto di costruzione ed esercizio, presentato da casa potente e rispettabile come la Cail, merita sempre considerazione, i radunati convennero unanimi nel trovare dal punto di vista italiano disadatto il proposto sistema a raggiungere quell'intento al quale si mira colla perforazione del passo fra l'Ossolano e la valle del Rodano. Infatti in Italia si lavora con quella ferrovia ad aver modo di accelerare le comunicazioni di Parigi con Milano, di Genova colla Svizzera e la valle del Reno, intenti ai quali non si può arrivare che con una linea bassa a metà pendenza, e cioè percorribile in breve tempo, e con treni di forte peso, come non potrebbe farsi sui proposti piani inclinati a catena, e con altri rimaneggiamenti dei convogli. La concorrenza a cui è chiamato il Sempione da una parte al Gottardo, e dall'altra alla linea da Marsiglia a Ginevra, diverrebbe impossibile, e quindi inutile la ferrovia che lo attraversasse nelle condizioni di servizio ideate dalla Casa Cail.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha concesso alla Compagnia delle ferrovie dell'Est la autorizzazione ad aprire, il 1° corrente giugno, al pubblico esercizio il tronco compreso fra Valentigny e Vitry-le-François della ferrovia Saint Florentin-Vitry le François. Questo tronco ha una lunghezza di 30 chilometri.

— Il prefato ministro, signor Demôle, intervenne alle adunanze della Commissione pel bilancio, dando spiegazioni e schiarimenti circa il bilancio straordinario pei lavori pubblici e circa quello relativo alle convenzioni ferroviarie.

La sovraricordata Commissione decise che nel 1886 non abbiansi ad intraprendere nuovi lavori oltre quelli in corso di esecuzione. Ridusse pure di circa 5 milioni i crediti stanziati per i lavori in corso.

A proposito dell'esecuzione delle nuove convenzioni ferroviarie, venne sollevata una questione di diritto assai importante. Si sa che in conformità di queste convenzioni i lavori di costruzione sono eseguiti dalle Compagnie per conto dello Stato, al quale le Compagnie anticipano i fondi necessari. La spesa per detti lavori viene ciascun anno preventivamente fissata dal Parlamento, il quale vota quello che suole chiamarsi il bilancio delle convenzioni. Ora avviene che, per la lentezza frapposta quest'anno nel dar principio ai lavori, le spese fatte nel 1885 saranno inferiori di 22 milioni alla somma totale stanziata pei lavori autorizzati dal Parlamento.

Trattavasi di sapere se potesse il Ministero, con semplice suo decreto, riportare tale avanzo all'esercizio seguente.

La Commissione decise che tale riporto non potesse farsi senza una legge speciale.

Ferrovie austriache. — Leggiamo nel *Fremdenblatt* del 20 maggio u. s. che nel mese di marzo furono costrutti in Austria chilom. 246,900 di nuove ferrovie, ossia: tante quante nel precedente mese di febbraio.

Di queste nuove ferrovie, chilom. 84,500 appartengono allo Stato, e chilom 162,400 alle Società private.

Ultimamente è stata pressochè compiuta la linea Brünn-Tischnowitz della ferrovia dello Stato, e progredisce alacremente la costruzione della ferrovia Fürstenfeld-Fehring ed il tronco sul suolo dalmatino della ferrovia Mostar-Metkovic.

— Al 31 dicembre 1884, la rete delle ferrovie austriache aveva un' estensione di chilom. 13,125, mentre alla data corrispondente del 1883, aveva una lunghezza di soli chilometri 12,216. Questa rete è composta di 47 linee, di cui 4 di proprietà governativa, e 43 appartenenti a Compagnie private.

Ferrovie ungariche. — Nel corso dell' anno 1884 la rete delle ferrovie ungariche si arricchì di 342 chilometri di nuove ferrovie, sì che misurava al 31 dicembre 8702 chilometri di linee in esercizio, cui converrebbe, nondimeno, aggiungere altri 447 chilometri di ferrovie private o per uso di stabilimenti industriali, di miniere e via dicendo, per avere il numero preciso dei chilometri in esercizio a quella data.

Erano al principio dell' anno in costruzione 483 chilometri di nuove ferrovie ed altre linee sono progettate, onde la rete ferroviaria dell' Ungheria misurerà, al 31 dicembre prossimo, oltre i dieci mila chilometri.

Il materiale rotabile, fine 1884, comprendeva 1371 locomotive, 2346 carrozze per i viaggiatori e 22732 carri-merci.

Il movimento segna, per il 1884, il trasporto di 12,400,000 viaggiatori e di 17,400,000 tonnellate di merci.

Ferrovie greche. — Si assicura che il Governo greco concluse col Banco di sconto di Parigi un contratto per la costruzione d' una ferrovia, la quale dovrebbe partire dal porto d' Atene, e, per la Tessaglia, toccando Larissa, andrebbe a por capo a Salonicco. Questo contratto fu concluso, riservando il Governo greco l' approvazione alle Camere. Egli garantirebbe alla Società costruttrice lo interesse del capitale impiegato, che si farebbe ascendere a 110 milioni di lire.

Ferrovie del Giappone. — La *Gazette Géographique* scrive che la prima ferrovia costruita al Giappone, quella da Tokio a Yokohama costò una somma assai grossa, 27 milioni di piastre, pari a 15 milioni di franchi, sebbene la lunghezza di quel tronco ferroviario superi di poco i 28 chilometri.

L'inaugurazione di quel tratto di ferrovia ebbe luogo il 12 giugno 1872.

Attualmente la lunghezza totale delle ferrovie aperte al pubblico esercizio nel Giappone è di 354 chilometri, ma altri tronchi ferroviari si stanno costruendo.

Cifre che faranno certo meraviglia a molti.

Notizie Diverse

Illuminazione elettrica della ferrovia del Gottardo — Il *Fremdenblatt* riferisce che recentemente ebbe luogo sulla linea del Gottardo un viaggio di prova con luce elettrica secondo il sistema Siemens.

La locomotiva era illuminata con due lampade i cui raggi cadevano su due grandiosi riflettori. Una di queste lampade gettava la sua luce sul binario mentre l' altra la mandava dappertutto ed anche in alto, sicchè si poteva esaminare comodamente anche lo stato delle gallerie e del grande tunnel. Il binario veniva illuminato completamente per circa 400 metri avanti il treno.

Questa prova soddisfece pienamente e si ritiene che non passerà molto tempo che i treni celeri della ferrovia del Gottardo verranno illuminati di notte colla luce elettrica.

Nuovo porto di Montevideo — L'anno passato, in aprile, fu proposto, nel 7.mbre fu approvato, ed ai primi del marzo ultimo definitivamente concluso con la Casa Cutbill Son e De Lungo di Londra, il contratto per la costruzione del nuovo porto di Montevideo. Il De Lungo salvo errore, socio della Casa di Londra e colà residente, è milanese. I lavori del nuovo porto sono preventivati in 14 milioni di pezzi nazionali, ossia circa 75 milioni di franchi. Il Governo garantisce l' 8 0[0] d' interesse.

Questa impresa darà un bel contingente di lavoro per la costruzione prima, e poi un bel movimento di affari, chè, se già molte sono le navi che fanno scalo attualmente a Montevideo, molte di più saranno di certo quando vi troveranno tutte quelle comodità che la moderna navigazione richiede. Effettivamente di tutta l' America Meridionale, Montevideo è forse il paese più bello, ed è altresì il porto meglio situato, alla foce dell' immenso Plata, e alla testa di un paese di una fertilità assolutamente superiore.

L' Esposizione di Parigi del 1889. — Abbiamo più volte accennato a questa Esposizione. Non crediamo tuttavia fuori di luogo il riprodurre dalla *France* la seguente analisi del piano adottato definitivamente dalla Commissione consultiva. Come si sa, si tratta di occupare il Campo di Marte e gli annessi.

L'ingresso principale sarà al palazzo dell'industria, dove saranno stabilite le sale di ricevimento e quelle del Congresso internazionale; poi, ai Campi Elisi, la classe dell'insegnamento e dell'educazione.

Di là si comunicherà, pel ponte degli Invalidi, raddoppiato mediante un ponte provvisorio, colla spianata degli Invalidi, dove vi sarà l'esposizione degli animali viventi e quella delle colonie.

Il quai d'Orsay e il quai de l'Alma saranno riservati all'agricoltura.

Al Campo di Marte si conserverà il giardino attuale che è disegnato così bene. A sinistra, in questo giardino, si impianterà l' amministrazione.

A destra dell' ingresso del Campo di Marte si innalzerà il palazzo delle Scienze; a sinistra il palazzo delle Arti; due immense rotonde, che cuopriranno una superficie di 34,000 metri quadrati.

Una *avenue* nel mezzo darà accesso alla grande galleria

delle macchine, che occupa una superficie di 105,000 metri quadrati, dalla parte della Scuola militare.

A destra ed a sinistra della *avenue*, tra i due palazzi e la galleria delle macchine, saranno le gallerie dell'industria, di cui ciascuna cuoprirà una superficie di 57,000 metri quadrati.

Per il ponte di Jéna si comunicherà col Trocadero, dove si metterà l'orticoltura.

Il Commissariato dell' Esposizione sarà impiantato nel Padiglione di Flora, nei vasti locali occupati già dal Consiglio municipale di Parigi, prima che questo trasportasse i suoi penati al palazzo municipale ricostruito.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La scorsa settimana nei valori ferroviari non ci fu mercato che si potesse dire importante, salvo che nelle azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero negoziate attivamente a 690 a principio, ed a 703 per ultimo per fine giugno, rimanendo con attiva tendenza; le obbligazioni relative si tennero da 306.50 a 306; i boni a 551.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona. — Assemblea generale ordinaria per il giorno 14 giugno alle ore 12 meridiane, presso la sede della Società, via Silvio Pellico, n. 12, Milano, per relazione del Consiglio d'amministrazione per l'esercizio 1884; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio e della proposta di dividendo per lo esercizio 1884; deliberazione circa l'emissione delle cartelle di godimento per le azioni; nomina di tre consiglieri d'amministrazione cessanti per anzianità; nomina di tre sindaci e due supplenti, e retribuzione ai medesimi.

Società fondiaria Milanese. — Assemblea generale pel giorno 20 giugno prossimo, all'ora una pomeridiana, nella sede della Società in Milano, via Fate-bene fratelli, n. 15, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci sul bilancio dell'anno 1884 e relative deliberazioni; nomina dei consiglieri uscenti e di un consigliere supplente; nomina di tre sindaci e due supplenti; retribuzione ai sindaci; provvedimenti relativi alla cauzione da prestarsi dagli amministratori nuovi eletti, a sensi dell'art. 123 del Codice di commercio.

Dinamite Nobel. Società anonima. — Assemblea generale ordinaria per il 30 giugno corr., alle 11 ant., alla *Fabbrica di dinamite e di prodotti chimici di Avigliana* per lettura del rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei commissari; esame dei conti dell'esercizio 1884 e loro approvazione, se del caso; ripartizione degli utili; nomina di amministratori e di sindaci; onorari da attribuirsi a questi ultimi.

VERSAMENTI

Banca Tiberina. — A termini dell'art. 5 dello statuto sociale il Consiglio d'amministrazione ha deliberato la chiamata del sesto decimo di lire 25 su ciascuna azione pel 1° luglio 1885.

In esecuzione delle deliberazioni dell'assemblea generale degli azionisti 24 marzo 1385 il versamento del sesto decimo sarà prelevato sull'importo degli utili sociali dell'esercizio 1884.

Allo scopo di agevolare agli azionisti tale operazione, il riparto spettante a ciascuna azione, di lire 6.50, sarà pagato contemporaneamente all'annotazione di versamento del sesto decimo, a partire dal 22 giugno prossimo.

Gli azionisti dovranno perciò depositare le rispettive azioni con annesso il vaglia n. 16, accompagnato da distinta portante il numero dei certificati, la quantità delle azioni e la firma del presentatore.

Verrà loro rilasciato uno scontrino di deposito, presentando il quale potranno, dopo tre giorni dal deposito, ritirare i proprii titoli *stampigliati* insieme all'importo del vaglia.

Questa duplice operazione verrà esclusivamente effettuata presso:

La sede centrale della Banca Tiberina, in Torino, via Santa Teresa, n. 11, e la rappresentanza in Roma della Banca stessa, via del Corso, n. 173.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Sondrio (5 giugno, ore 11 ant., fat.) — Appalto a misura delle opere di costruzione di una condotta forzata in tubi di ghisa dal torrente Antognasco per fornitura d'acqua potabile alla città di Sondrio e relative provviste, provvisoriamente deliberato in favore di chi ebbe ad offrire il ribasso di lire 6.25 per ogni cento lire del prezzo delle opere e provviste ad eseguirsi. Deposito L. 10,000.

Municipio di Valdobbiadene, prov. di Treviso (6 giugno, ore 10 ant. 1.a asta). — Nuovo esperimento d'asta per l'incanto tenutosi nel giorno 26 maggio, di cui nel n. 19 del *Monitore*, riuscito di nessun effetto.

Prefettura di Cosenza (6 giugno, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada comunale obbligatoria di Domanico (completamento), il cui importare, secondo il progetto, ascende a lire 84,304.95 complessivamente pei lavori tanto a corpo che a misura. Cauz. provv. L. 4,100; def. L. 8,200. Fat. a giorni 15.

Città di Pesaro (8 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori murarii di riduzione e sistemazione del palazzo già Machirelli ad uso del Liceo musicale Rossini. Prezzo L. 81,616.14. Cauz. provv. L. 8,000; def. L. 15,000. I fatali scadono a mezzodì del 15 giugno.

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2.a (13 giugno, ore 12 merid. - 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del tratto di strada da Borgia a Maida. Prezzo L. 190,340.87. Dep. provv. L. 7,000. I fatali scadono a mezzodì del 28 giugno.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Belluno (13 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e rettifica del 5.o tronco della strada nazionale Carnica, diramazione dalla nazionale 51 *bis*, per Santo Stefano a Monte Croce di Comelico, compreso fra Santo Stefano di Comelico ed il Capitello oltre l'abitato di Dosoledo, della lunghezza di metri 10,825.32, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 489,250. Cauzione provv. L. 25,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (13 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco inferiore del torrente Savena abbandonato, dal ponte Calari alla chiavica emissaria in Reno, eccettuate quelle opere riguardanti la botte del Lorgana, fra le sezioni 38.a e 40.a, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 79,950. Cauz. provv. L. 3,800; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (13 giugno, ore 12 merid., def.) — Appalto per la provvista alla R. marina nei tre dipartimenti durante l'anno 1885 e il 1.o semestre 1886 di tubi metallici, per la somma ridotta a L. 110,213.90. Dep. L. 12,400.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (15 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Casciana, dal villaggio di Ruscio al confine di Leonessa, lungo m. 2974.58, portanti la spesa di L. 41,844, delle quali L. 17,795 a corpo, e lire 24,049 a misura. Deposito L. 1,500; cauz. L. 4,184. I fatali scadono a mezzogiorno del 30 giugno.

Id. (15 giugno, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Casciana, dalla forca di Ocosce al confine di Monteleone, lungo metri 2894.16, portanti la spesa di lire 63,290, delle quali L. 34,794.99 a corpo, e L. 28,495.01 a misura. Dep. L. 1,800, cauz. L. 4,329 I fatali scadono a mezzodì del 30 giugno.

Direzione degli armamenti del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (15 giugno, ore 12 merid. - fat.) — Appalto della fornitura in questo dipartimento di tessuti diversi per la somma ridotta a L. 70,976.18. Dep. provv. L. 7,300.

Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'Armi di Terni (16 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto delle seguenti provviste: 1.o lotto. Aste per cassa di fucile, modello 1870, numero 25,000. Prezzo parziale L. 3.50. Importo L. 87,500. Deposito L. 8,800. — 2.o lotto. Aste per cassa di fucili, modello 1870, n. 25,000. Prezzo parziale L. 3.50. Importo L. 87,500. Dep. L. 8,800.

Termine utile per le consegne. — Giorni centoventi, in tre rate: la 1.a di n. 5,000 aste nei primi 60 giorni, e le altre due rate di n. 10,000 aste ciascuna di 30 in 30 giorni successivi. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (19 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'11 tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 7, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61, presso Santa Severina, compreso fra il torrente Potamo e la provinciale Rogliano-Parenti-S. Mauro, della lunghezza di m. 10,566, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 281,000. Cauz. provv. L. 18,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fat. a giorni 15.

Comune di San Martino in Pensilis, prov. di Molise (19 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei seguenti lavori.

1. Costruzione di tutte le strade interne nell'abitato del comune;
2. Costruzione di nuovo cimitero;
3. Riparazioni alle fontane sorgive.

L'asta avrà luogo per offerte a schede segrete sul complessivo prezzo di L. 110,000. Cauz. provv. L. 4,000. Il termine utile pei fatali è fissato pel giorno 4 luglio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (20 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del tratto del 3.o tronco della strada di 1.a serie n. 15, dalla Foce a Trivento, compreso fra la Sella della Coccetta di Fresagrandinaria e la Sella di Fontelacasa presso Palmoli, della lunghezza di m. 7,913.15, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 150,520. Cauz. provv. L. 7,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (20 giugno, ore 10 ant. - 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del 3.o tronco della strada nazionale n. 2, da Cagliari a Terranova per Muravera, compreso fra lo stagno Buddoni e Siniscola (compimento del tratto compreso fra le sezioni 196-235 del progetto primitivo), per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 160,000. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Città di Torino (22 giugno, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un edifizio per scuole, al Giulimosso, sul lato nord del corso Dante, fra le vie Madama Cristina e Saluzzo, da eseguirsi in conformità del progetto in tre fogli di disegno, approvato dalla Giunta municipale in adunanza 20 febbraio 1884; e sì e come detto appalto risulta dal capitolato speciale di condizioni. Importo L. 275,000. Dep. lire 27,500. I fatali scadono alle 11 ant. dell'8 luglio.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle ferrovie Meridionali la costruzione di un lanternone metallico per la stazione di Catania, e di n. 18 bilici per veicoli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

18ª SETTIMANA. — *Dal 30 aprile al 6 maggio* 1885

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1885	1,742.57	489,742.—	281.05
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	480,054.18	278.77
Differenze nei prodotti della settimana 1885 . . .	+ 20.57	+ 9,687.82	+ 2.28
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,723.14	9,063,157.70	5,259.68
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	8,533,538.83	4,955.59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 1.14	+ 529,618.87	+304.09
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	302,272.56	202.73
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388.—	250,694.71	180.62
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 51,577.85	+ 22.11
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	4,597,957.98	3,083.81
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,382.01	4,335,118.61	3,136.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+108.99	+ 262,839.37	— 53.01

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	10,154.91	455.74	10,610.65
Torino-Lanzo . » 32	26,400.53	10,034.82	36,435.35
Settimo-Rivarolo » 23	9,856.34	6,976.96	16,833.30
Santhià-Biella . » 30	22,092.94	20,965.40	43,058.24
Fossano-Mondovì » 24	2,764.91	31.42	2,796.33
Sassi-Superga . . » 3	2,942.25	»	2,942.25
	74,211.88	38,464.34	112,676.22

Strade Ferrate Romane

9ª SETTIMANA. — *Dal 26 febbraio al 4 marzo* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	712,516.47	21,537.60
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	753,737.67	23,402.04
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	41,221.20	1,861.44
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 marzo 1885 . .	1,725.000	5,660,481 29	19,011.45
Periodo corr. 1884	1,684 —	5,905,946.89	20,056.17
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	245,465.60	1,044.72

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall' 11 al 20 maggio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	15,102.80	1,536 10	7,207.05	1,291.40	2,812.25	2,596.50
Bagagli . . .	328.35	36,55	137.20	5.60	40 30	3.15
Merci G. V.	1,816.00	211.85	562.45	51.15	206.35	»
Merci P. V.	9,956.45	1,614.95	3,430 95	1,493.30	2,643.40	339.10
Totali . .	27,203.60	3 399.45	11,337.65	2,841.45	5,702.30	2,938.75

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE *Statutario L.* 100 *milioni, emesso L.* 50 *milioni, versato L.* 45 *milioni*

Sede Centrale Roma.

I signori portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C., sono prevenuti che a termine dell' art. 5 della relativa Convenzione 27 marzo 1878, essendosi proceduto alla quinta estrazione di una delle serie componenti quel prestito, ne venne estratta la serie B.

L. 500 Obbligazioni da L. 1000 caduna di questa serie (250 in oro e 250 in carta) verranno rimborsate alla pari a partire dal 30 giugno 1885.

Roma, 31 maggio 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere . . .	Chilogr.	54,800	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura	»	25,650	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze		107,000	»
CERCHI fuori uso per locomotive e tenders	»	111,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	575,800	»
GHISA da rifondere	»	163,000	»
OTTONE da rifondere	»	26,000	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura	»	22,000	»
ZINCO da rifondere	»	14,000	»
N. 5 Assi montati f. u. per locomotive	»	9,100	»
N. 58 Assi montati f. u. per carri e carrozze	»	36,500	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **9 Giugno 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 10 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 Maggio 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 10 Giugno 1885. — Num. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 22).

Al Capitolo III *Traffico*, si espongono anzitutto le modificazioni più importanti recate agli orari dei treni nell' anno 1883.

Si passò quindi alle *Tariffe e trasporti*, e la Relazione rileva che le modificazioni ed aggiunte portate tanto nelle tariffe in servizio interno, quanto in quelle in servizio cumulativo italiano ed internazionale, furono, come negli scorsi anni, di non poca importanza.

Riguardo al *Servizio interno*, e per quanto riflette i *viaggiatori*, ecco quanto notasi di maggior rilievo:

Nell' anno 1883 il servizio dei treni economici funzionò regolarmente senza dar luogo a qualche speciale modificazione che meriti di essere ricordata.

Nella ricorrenza di fiere, feste, esposizioni ecc., vennero, come di consueto, attuati treni speciali, prorogata la validità dei biglietti di andata e ritorno, accordate fermate, ecc.

Allo scopo di agevolare il viaggio ai passeggieri muniti di biglietti a lunga percorrenza, d' accordo colle ferrovie Romane e Meridionali, fu stabilito, in via d' esperimento, che, a cominciare dal 1° febbraio, i viaggiatori provveduti di biglietti, per distanze eccedenti i 200 chilometri, esclusi però quelli d' andata e ritorno, possano fermarsi una volta in una stazione intermedia a loro scelta, purchè adempiano a date formalità richieste a tutela degli interessi delle Ferrovie.

Il ribasso sul prezzo dei biglietti ordinari nel caso di gite di istruzione o di piacere degli allievi degli istituti di istruzione, governativi o riconosciuti dallo Stato, già fissato fino dal 1876 nella misura del 30 per cento, a cominciare dal 1° aprile 1883, fu portato al 50 per cento, tanto pei viaggi in ferrovia, quanto per le corse sul lago di Garda. — Tale ribasso è per altro vincolato alla condizione che i predetti allievi viaggino in numero non minore di 20, compresi i superiori e le persone di servizio.

Pei viaggi sulle linee di questa rete del personale ed allievi appartenenti all' Educatorio delle sordo-mute povere di Torino fu accordata la riduzione del 50 per cento sul prezzo dei biglietti ordinari di terza classe conforme a quanto è stabilito per l' istituto dei ciechi di Milano.

Come accennavasi nella Relazione dello scorso anno, oltrechè alla vendita dei biglietti, alcuni principali alberghi furono anche autorizzati alla registrazione dei bagagli.

A cominciare dal 1° novembre 1883, agli impiegati governativi addetti alle amministrazioni provinciali del regno, aventi nomina regia o ministeriale e provvisti di stipendio a totale carico dello Stato, è concesso di poter viaggiare sulle strade ferrate dell' Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabresi, Sicule, Sarde, colla riduzione di prezzo progressiva nel modo seguente:

Per una percorrenza che non superi 100 chilometri, 30 per 100;

Per la successiva percorrenza da 101 a 200 chilometri 35 per cento; da 201 a 300 chilometri 40 per cento; da 301 a 400 chilometri 45 per cento; da 401 ad oltre 500 chilometri 50 per cento.

Uguale concessione è accordata alla famiglia di ciascun impiegato, cioè: alla moglie, ai figli minorenni ed alle figlie nubili, nonchè al padre, alla madre, ai fratelli minorenni ed alle sorelle nubili conviventi con l' impiegato ed a suo carico.

Ferme restando le norme e condizioni pel servizio dei

biglietti di andata e ritorno, nell' anno 1883 fu pubblicato il secondo e terzo supplemento al Libretto dei biglietti di andata e ritorno, edizione del 1° luglio 1882, contenenti nuovi biglietti istituiti in seguito ad istanza di Prefetture, Camere di commercio, Municipi, ecc. ecc.

Ad evitare inconvenienti che nascevano nella distribuzione dei posti di coupé semplice ed a letto, e nel doppio intento di garantire i viaggiatori e di assicurare all' amministrazione l'incasso di quanto le è dovuto, ferme restando le norme e condizioni vigenti pel servizio di cui trattasi, venne stabilito che le sole stazioni testa di linea servite con vetture a coupé possano garantire tali posti e per determinati treni anche anticipatamente, purchè sia pagata immediatamente al capo stazione la sopratassa. Le altre stazioni invece non possono garantire tali posti, nè farli riservare dalle stazioni testa di linea, a meno che i viaggiatori che li hanno richiesti si assoggettino al pagamento del prezzo del biglietto di prima classe e della sopratassa pei posti di coupè computati dalla stazione testa di linea.

Tutti i trasporti militari di persone e di cose, sia a grande che a piccola velocità, sulle ferrovie e sul Lago di Garda, hanno luogo in base ad una nuova convenzione portante una nuova tariffa stipulatasi il 28 settembre 1882 fra le Amministrazioni delle strade ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, da una parte, e i Ministeri della guerra e della marina dall'altra.

Giusta quanto precede, la nuova convenzione comprendendo le ferrovie Romane e Meridionali, i trasporti militari sono da effettuarsi in servizio cumulativo colle ferrovie stesse, escluse le Sicule, applicando le tasse sul cumulo delle distanze.

Per effetto della nuova convenzione, i personali delle Amministrazioni dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina che non sono ufficiali effettivi, non potendo più col 1° luglio essere trasportati a tariffa militare nei viaggi per conto proprio, godono del resto, dal detto giorno, per tali viaggi, del ribasso del 50 per cento sui prezzi ordinari, e ciò tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo colle ferrovie Romane, Meridionali e Venete.

Agli impiegati dei Ministeri della guerra e della marina (capi divisione, capi sezione, segretari, applicati ecc.) ed alle loro famiglie, non essendo più applicabile la tariffa militare, come si è detto più sopra, per i personali dipendenti dai ripetuti Ministeri di guerra e marina fu estesa la riduzione del 50 per cento sui prezzi ordinari già vigente a favore di tutti quelli degli altri Ministeri.

Passando alle *Merci*, la Relazione nota che colla creazione di tariffe speciali, quali: quella delle piante vive, alberi d'innesto, piantine forestali ecc., ecc., e colla riforma delle tariffe esistenti per i cavalli da corsa e da monta, le macchine agrarie, le materie infiammabili ecc., si cercò di rendere il servizio merci sempre più corrispondente alle esigenze del progresso agricolo, industriale e commerciale del paese.

Di tutte le migliorie portate in questo servizio accenneremo alle seguenti principali.

Durante l'anno 1883, oltre all'apertura al servizio di nuove stazioni, quella di Beaulard fu ammessa al servizio delle merci a grande velocità, limitatamente ai colli non eccedenti ciascuno i 100 chilogrammi, e quelle di Castelrosso e Briona allo stesso servizio pei colli non superanti i 50 chilogrammi. Sonosi inoltre abilitate al servizio delle merci a piccola velocità, dei veicoli e del bestiame, le stazioni di Ispra, Porto, Varalpombia, Taino, Angera, Monvalle, Spresiano Piave. Cervio, Pombia, Portovaltravaglia; quella di Marzabotto ai trasporti di veicoli e bestiame.

Le stazioni poi di Bricherasio, Bibiana, Luserna S. Giovanni, Torre Pellice, Torino succursale, Cressa Fontaneto, Rogoredo e Borgo Panigale, furono abilitate ai trasporti a grande e piccola velocità di merci, veicoli e bestiame, senza limitazione.

Venne istituito il servizio dei trasporti a domicilio alle stazioni di Moncalvo e Torre Pellice, ed esteso il servizio medesimo alle merci a piccola velocità per la stazione di Massa ed alle merci dirette allo Stabilimento dei bagni per quella di Acqui. Nelle tariffe poi rispettivamente fissate pel detto servizio alle stazioni di Susa, Sestri Ponente, Ferrara, Como, Padova, Verona e Rovigo, fu introdotta qualche modificazione, perchè meglio corrispondessero ai desideri del pubblico.

A tutto dicembre furono aperti all'esercizio i tronchi Vercelli-Robbio, Novara-Romagnano della nuova linea Novara-Varallo; Parma-Fornovo, della linea Parma-Spezia; Cava-Manara-Cava-Carbonara, della linea Stradella-Pavia-Mortara-Vercelli, e la linea Ferrara-Argenta.

Oltre alle predette nuove linee, vennero aperte al pubblico servizio le fermate di:

S. Secondo e Cappella dei Moreni, fra Pinerolo e Bricherasio, della linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice;

Saliceto, fra Cengio e Sale della linea Bra-Savona;

Borghetto S. Spirito, fra Loano e Ceriale, della linea Genova-Ventimiglia;

Corbezzi, fra Pracchia e Piteccio;

Vaioni, fra Piteccio e Pistoja;

Rive, fra Balzola e Pertengo.

Vennero inoltre aperte le stazioni lacuali di S. Felice di Scovolo, situata fra Desenzano e Salò, e quella di Gardone Riviera fra Maderno e Salò, entrambe sulla sponda occidentale (bresciana) del Lago di Garda.

A togliere i dubbi insorti nella tassazione dei trasporti di *grasce naturali* a grande velocità, venne stabilito che i *grassi di bue*, *vitello*, *castrato* ecc. possono fruire della tariffa speciale n. 3 g. v., « Derrate alimentari », soltanto se sono freschi, mentre invece devono essere considerate come sego, se rancidi, oppure fusi e purificati in qualsiasi modo.

Allo scopo di venire in aiuto all'industria indigena della fabbricazione dello zucchero, venne accordato che ai trasporti di barbabietole in natura e di polpa di barbabietole sieno applicabili i prezzi e le condizioni stabilite dalla tariffa speciale n. 50 per le merci contrassegnate da asterisco che sono ascritte alla medesima.

Causa i continui reclami sporti dal Commercio per deficienze di peso nei trasporti di ossa, venne stabilito che pei trasporti stessi i mittenti debbano sottoscrivere un bollettino di garanzia col quale dichiarino di esonerare la ferrovia da ogni e qualunque responsabilità per il calo naturale fino al 5 per cento.

Per favorire lo sviluppo dell'industria serica, fu accordato che i filati di cascami di seta vengano considerati e tassati come merci e messaggerie, e non più come seta greggia e manifatturata.

Nell'interesse dell'industria, l' olio lubrificante in botti o barili, destinato all'untura delle macchine, fu ascritto in tariffa alla serie *D* della tariffa speciale n. 7 ed assimilato, per gli effetti della tassazione, all'olio di oliva in botti o barili.

Alle ditte che ne fanno speciale domanda venne accordato di coprire, con copertoni di loro proprietà, i vagoni aperti carichi di calce e cementi, obbligandosi l'Amministrazione di restituirli senza aggravio di tasse.

Al beneficio delle tariffe locali n. 5 e 7 venne ammessa anche la stazione di Sampierdarena e fermate alle stesse condizioni di Genova P. C.

A togliere i dubbi insorti circa la tassazione del bestiame minuto vivo, come: vitellini, agnelli, ecc., fu stabilito che ogni qualvolta il detto bestiame trovasi nelle condizioni di peso volute per fruire della tariffa speciale n. 3, g. v., questa debba essere applicata ancorchè il bestiame minuto sia condizionato in gabbia anzichè in ceste, come tassativamente prescrive la ricordata tariffa.

Le stazioni di Pino-Tronzano, Maccagno, Luino, Laveno-Mombello, Porto Valtravaglia, Ispra, Taino-Angera e Legginno-Monvalle, trovandosi nelle stesse condizioni di Arona per quanto riguarda la concorrenza fluviale, furono ammesse a godere della tariffa locale n. 1, la quale venne pure estesa ai trasporti in essa contemplati provenienti da Lecco.

Ai trasporti di numerario eseguiti per conto degli Istituti di emissione fu accordata l' applicazione della tariffa vigente colla riduzione di un terzo.

Fermo restando il prezzo di centesimi 15 per chilogrammo portato dalla tariffa dei giornali, venne accordato che la tassa minima di centesimi 40 sia mantenuta solo che per le spedizioni in servizio cumulativo italiano, riducendo quella pel servizio interno a centesimi 25.

(Continua).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale del* 28 *maggio* 1885.

ORDINE DEL GIORNO:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;

Bilancio consuntivo del 1884, preventivo del 1885 e deliberazioni relative;

Deliberazioni intorno alle modificazioni introdotte dal Parlamento alla Convenzione del 23 aprile 1884, ed atto addizionale del 31 ottobre 1884, e nel relativo Capitolato ed allegati;

Nomina di consiglieri di Amministrazione;

Nomina dei sindaci e dei supplenti.

SIGNORI,

In conformità delle prescrizioni degli Statuti, vi abbiamo convocati in Assemblea generale ordinaria per rendervi conto della nostra gestione durante lo scorso esercizio 1884.

Abbiamo continuato la liquidazione delle spese di costruzione delle linee comprese nella Convenzione approvata colla legge 23 luglio 1881, n. 334, serie 3ª, ed inaugurate il 28 ottobre 1883.

Queste liquidazioni sono quasi ultimate e le risultanze sin qui ottenute ci affidano che la spesa totale riuscirà sensibilmente inferiore alle previsioni, malgrado le difficoltà incontrate pel solido assetto delle linee.

I prodotti dell'esercizio alquanto depressi nei primi otto mesi a cagione del morbo asiatico che funestò il nostro paese, si rialzarono nell'ultimo quadrimestre dell'anno pei grandi trasporti di vini che si eseguirono dalle provincie meridionali per approvvigionare quelle dell'alta e media Italia.

I risultati dell' esercizio sono soddisfacenti ed è pure buona la nostra situazione finanziaria.

Ricorderete di avere approvato nelle due ultime Assemblee, cioè in quella del 29 maggio dell'anno scorso il Contratto per l'esercizio della rete Adriatica e in quella successiva del 24 novembre l'atto addizionale al Contratto medesimo.

Nel tempo trascorso dal novembre ad oggi, il Parlamento approvando i Contratti ed Allegati pel riordinamento dell'esercizio ferroviario vi ha introdotte alcune nuove modificazioni che è nostro dovere di sottoporre alla vostra approvazione.

In altra parte di questa relazione ritorneremo sovra a questo argomento.

Vi possiamo intanto assicurare che nelle lunghe trattative, le quali hanno condotto al contratto le cui ultime variazioni sottoponiamo ora alla vostra sanzione, abbiamo avuto costantemente in pensiero di far salvi e giovare ai vostri interessi e di contribuire alla soluzione di un grande problema d'interesse generale.

Nella nuova via che si schiude dinanzi a noi, nutriamo fiducia che non falliranno alla prova le antiche nostre convinzioni sulla bontà della nuova ripartizione delle reti e che la nostra Società avrà motivo di rallegrarsi per avere costantemente favorito il riordinamento ferroviario che sarà attivato col 1° del prossimo luglio.

I. — SITUAZIONE FINANZIARIA.

I fondi realizzati dalla Società al 31 dicembre 1884, ascendevano alle somme seguenti:

Capitale in azioni	antica emis.	in circolazione L. 98,945,000		L. 100,000,000.00
		estinte . . . . . » 1,065,000		
	creaz. 1881	in circolazione » 49,905,000		» 50,000,000.00
		estinte . . . . . » 95,000		
	60 mila Azioni a matrice (1871)			» 30,000,000.00
Sussidio dello Stato in lavori				» 10,000,000.00
Idem in Beni demaniali .				» 10,000,000 00
Prestiti diversi:				
N. 1,143,640 Obblig. sociali in circol.		L. 259,695,140.14		
» 29,175 Obbligaz. dette estinte .		» 6,380,970.98	L. 266,076,111.12	
A riportare			*L.* 266,076,111.12	*L.* 200,000,000.00

	Riporto	L. 266,076,111.12	L. 200,000,000.00
N. 96,845 Buoni trentenn. in circol. »	36,835,239.31		
» 1,393 Buoni detti estint. »	529,567.75		
» 33,219 Buoni detti estinti convertiti in Obbligaz. »	»		
		» 37,364,807.06	
» 6,288 Obbligaz. De Rothschild est. »	1,690,650.00		
» 254 Obbligaz. De Gas in circol. »	107,950.00		
» 2,176 Obbligaz. De Gas estinte . »	495,975.00		
» 800 Buoni Bayard est. »	250,500.00		
		» 2,545,075.00	
			» 305,985,993.18

Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in Obbligazioni sociali:

N. 2,310 Obbligazioni De Rothschild.
» 909 idem De Gas.
» 299 Buoni Bayard.

Interessi e rimborsi arretrati di titoli .	L. 6,681,572.00
Creditori diversi	» 24,485,480.85
Gestione Calabro-Sicula	» 26,347,578.89
Casse di previdenza	» 3,035,612.15
Liquidazione generale	» 13,503,192.11
	L. 580,039,429.18

Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e delle scorte nei magazzini, per	L. 504,453,178.95	
Debitori diversi	» 21,540,580.41	
Gestione Calabro-Sicula .	» 43,499,220.33	
		L. 569,492,979.69

avremo, al 1° gennaio 1885, un attivo di Cassa e Portafoglio di	L. 10,546,449.49
A questa somma aggiungendo:	
il residuo per Beni demaniali da incassare	» 188,760.08
le sovvenzioni dello Stato per il 1° semestre 1885.	» 14,400,000.00
i prodotti netti dell'esercizio id. id. . .	» 3,800,000.00
le sovvenzioni dello Stato per il 2° semestre 1885, secondo l'art. 7 della Convenzione d'esercizio della Rete Adriatica . . .	» 16,000,000.00
il credito della Società verso il Governo per la gestione Calabro-Sicula, computate le scorte di magazzino	» 22,000,000.00
il rimborso dovuto dal Governo delle spese di costruzione della linea Cancello-Castellammare-Gragnano e diramazione . .	» 5,200,000.00
gli approvvigionamenti e scorte possedute dalla Società nei proprii magazzini .	» 14,300,000.00
ascenderanno le attività a	L. 86,435,209.57

Nel bilancio di previsione delle spese per il 1885, essendosi portato:

per imposte	L. 2,000,000.00	
per interessi e ammortamenti	» 31,500,000.00	
per costruzioni e approvvigionamenti	» 11,500,000.00	
per il valore degli approvvigionamenti da cedersi allo Stato a sensi del contratto	» 5,800,000.00	
per le prime 5 rate da versarsi nell'anno allo Stato in conto prezzo d'acquisto del materiale mobile e d'esercizio, giusta l'art. 15 del Contratto	» 85,000,000.00	
assieme		L. 135,800,000.00
Rimane a provvedersi nell'anno la somma di		L. 49,364,790.43

II. — Costruzione delle nuove linee Benevento-Campobasso-Termoli ed Aquila-Rieti-Terni.

Sui tronchi delle nuove linee aperti all'esercizio nello scorcio del 1883 si é provveduto durante il 1884 al completamento della massicciata ed alla esecuzione di alcune opere di consolidamento e di finimento. Nello stesso tempo furono costruite nuove opere d'arte per comunicazioni tra i fondi intersecati e per passaggio di acque, nuove case cantoniere in prossimità di alcune Stazioni per alloggiarvi il personale, una rimessa provvisoria per le locomotive ed un magazzino per olio e legna da ardere a Rieti, un piano caricatore pel carbone a Terni, e vennero completate le condutture d'acqua pei rifornitori di Rocca di Fondi ed Antrodoco.

Le liquidazioni dei conti cogli appaltatori dei lavori e coi proprietari dei terreni occupati hanno progredito alacremente e tanto le une quanto le altre sono oramai prossime al compimento.

III. — Linee Vesuviane.

La ferrovia da Castellamare a Cancello e la sua diramazione da Castellamare a Gragnano, intraprese nella primavera del 1884, si trovavano alla fine dell'anno già bene inoltrate malgrado le non lievi difficoltà opposte all'iniziamento ed al sollecito sviluppo dei lavori da molte circostanze da noi indipendenti, fra le quali ci limitiamo ad accennare come principali le lunghe pratiche occorse per l'espropriazione dei terreni in molti luoghi assai divisi, i nuovi studi occorsi per spostare il tracciato onde viemmeglio corrispondere ai desideri dei Comuni, l'invasione del cholera che rese per qualche tempo quasi deserti di operai molti cantieri, ed infine le ostinate pioggie cadute nel mese di dicembre.

Nel giorno 4 dello spirante mese ebbe luogo, come vi è noto, l'apertura della linea e diramazione sovraccennate all'esercizio, e da quel giorno, mediante il transito concesso dall'Amministrazione delle ferrovie Romane ai nostri treni sul tronco Caserta-Cancello, il trasporto dei viaggiatori e delle merci tra le Puglie e Castellamare, si effettua per

questa nuova via con materiale e personale nostro, risparmiando circa dodici chilometri di percorrenza.

Ma noi non eserciteremo questa linea che pel brevissimo periodo di due mesi poichè, come voi sapete, in forza delle Convenzioni di recente approvate, essa col 1° luglio prossimo, passerà a far parte della rete Mediterranea.

Le diramazioni ai porti di Castellamare e di Torre Annunziata non potettero essere intraprese durante l'anno, quantunque i relativi progetti fossero stati approvati contemporaneamente a quelli della linea principale e della diramazione per Gragnano ed identico fosse il termine stabilito nel Capitolato di concessione pel loro compimento.

Principale motivo del ritardo furono, per quella di Castellamare, i nuovi studii che di concerto col Comune si dovettero eseguire per modificarne in parte l'andamento e le disposizioni in guisa che riuscisse meglio preordinata all'ulteriore sviluppo del traffico di quel Porto ed all'innesto della futura linea di Sorrento. Durante tali studii, che si protrassero fino dopo la fine dell'anno, il Municipio tenne sospesa ogni disposizione per lo sgombro e per la consegna delle aree pubbliche da occuparsi colla ferrovia.

Per la diramazione di Torre Annunziata il ritardo provenne da alcune difficoltà insorte relativamente all'occupazione dei suoli pubblici e privati destinati all'impianto della medesima.

IV. — OPERE E RICAMBI DI ARMAMENTO SULLE LINEE IN ESERCIZIO DELLA RETE MERIDIONALE.

Le consuete diligenti cure furono dedicate alle linee in esercizio della rete Meridionale per mantenerle in buone condizioni e per introdurvi i miglioramenti ed ampliamenti richiesti dal sempre crescente sviluppo del traffico.

Sulla linea Bologna-Otranto fu provveduto al rifornimento della scogliera fra Ancona e Torrette ed al consolidamento del muro di difesa a mare del piazzale della stazione di Ancona.

Fu portata a termine la ricostruzione della pila isolata del ponte girevole di Sinigallia intrapresa nel 1883 con fondazioni ad aria compressa; fu consolidato con rivestimento in muratura il fosso di deviazione delle acque a monte della galleria del Moro; fu provveduto con opportuni alzamenti della via ed ampliamento delle luci di scarico ad assicurare dalle invasioni delle acque vari tratti della ferrovia tra Cerignola ed Otranto, e furono consolidati con platea generale i ponti sui valloni S. Francesco e Pelosa.

Furono costruiti muri a secco in molti tratti ove riuscirono vane le cure impiegate in passato per farvi allignare le siepi e fu provveduto al miglioramento delle chiusure dei passaggi a livello delle strade di Urbino, di Fano, di Manfredonia e degli accessi ai piazzali merci di S. Severo, Ortanova e Cerignola mediante sostituzione di cancelli in ferro alle precedenti chiusure.

Sulla linea da Pescara ad Aquila furono formate scogliere di difesa lungo il Pescara e fu costruito sul detto fiume presso Manoppello il ponte definitivo in ferro a due luci di 50 metri caduna con fondazioni ad aria compressa in sostituzione del ponte provvisorio in legname eretto all'epoca della costruzione di quella ferrovia.

Sulla linea Foggia-Napoli fu compiuto il rafforzamento delle travate metalliche fra Pianerottolo e Dugenta, e venne intrapresa la ricostruzione della travata metallica del ponte Pecoraro stabilendo provvisoriamente l'esercizio su una passerella in legname.

Fu portata a termine la scogliera a sponda sinistra del Volturno incominciata nel 1883, e furono provvedute di pozzi e cisterne alcune case cantoniere fra Cervaro e Pianerottolo e la stazione di Casalduni-Ponte.

Lungo le altre linee non occorsero lavori meritevoli di speciale menzione salvo una scogliera sul tronco Napoli-Eboli.

Non meno importanti e numerosi che quelli dell'anno precedente sono i lavori eseguiti pel completamento e miglioramento delle stazioni.

Furono aggiunti binari a Mirandola, Imola e Faenza, Savignano di Romagna, Pesaro, Porto Civitanova, Pedaso, Cupramarittima, Giulianova, Castellamare Adriatico, Motta, Foggia, Barletta, Bari, San Cesario, Orsara e Vitulano, e venne portato a termine il prolungamento del binario al Porto di Ancona.

Furono costruiti binari d'interesse militare a Varano e Marotta e un binario d'interesse privato a Sinigallia per la Raffineria della Società Ligure-Lombarda.

I congegni fissi delle Stazioni furono altresì aumentati coll'impianto di piattaforme girevoli a Castelbolognese, Ravenna, S. Benedetto, Foggia, Fasano, Palagianello e Taranto, di ponti a bilico ad Osimo e Cattolica ed al Magazzino centrale di Ancona. di sagome di carico alle Stazioni di Chieti, Popoli e Molina, e di segnali a disco a Silvi, Manoppello, Caserta, Salerno e Montecorvino. Si è continuata l'applicazione dei segnaletti a disco agli scambi delle Stazioni e si è cominciato ad introdurre l'uso di apparecchi speciali di sicurezza negli scambi di diramazione in piena linea.

Furono costruiti i fabbricati definitivi pei viaggiatori nelle Stazioni di Marotta, S. Vito Lanciano, Francavilla ed Ordona; venne ampliato quello di Amorosi e fu provveduto all'impianto dell'illuminazione a gas nella Stazione di Bari.

A Taranto vennero portati a buon punto nella Stazione definitiva il fabbricato viaggiatori, la rimessa locomotive ed il rifornitore; a Termoli venne ricostruito con armature metalliche il tetto della rimessa locomotive; a Benevento fu eretta una tettoia in legname sul piano caricatore e costruito un magazzino per il servizio della Manutenzione ed altro pei combustibili.

Nuovi piani caricatori furono eretti a Cerignola ed Orsara, e vennero ampliati quelli di S. Arcangelo e Bisceglie; un nuovo marciapiede fu eseguito a Popoli, e furono prolungati a Montesilvano, Ostuni e Cisternino i marciapiedi esistenti.

I rifornitori d'acqua, i depositi locomotive e le officine di riparazione del materiale furono eziandio migliorati ed ampliati.

A Mola fu impiantato un rifornitore provvisorio; una nuova vasca fu aggiunta al rifornitore di Ostuni ed una gru idraulica venne impiantata a Popoli.

Fu costruita una baracca per deposito di sabbia a Foggia; impiantata una capra di sollevamento e formata una nuova fossa a fuoco a Brindisi; eretto un recinto per carbone a Caserta.

Furono provvedute di un nuovo tornio le officine di Rimini e a Foggia, fu costruita una tettoia per la riparazione dei veicoli.

Le officine di Napoli furono provvedute di nuove macchine utensili ed ampliate.

I ricambi dell' armamento effettuati in quest' anno col solito sistema della sostituzione di guide d' acciaio a quelle di ferro su tratti continui e coll' impiego delle guide di ferro ancora buone provenienti da tale sostituzione nei ricambi saltuari dei tronchi tuttora armati in ferro, non hanno raggiunto l' importanza dell' anno scorso, poichè i tronchi soggetti a maggior traffico si trovavano già armati con guide d' acciaio in virtù dei ricambi precedenti.

Centotrè chilometri misurano i tratti continui sui quali ebbe luogo la sostituzione di guide d' acciaio a quelle di ferro, e cinquantun chilometri raggiunge la somma dei tratti saltuari di binario nei quali furono impiegate le guide di ferro ancor buone.

Lo sviluppo complessivo dei binari armati con guide di acciaio, comprese le nuove linee Benevento-Campobasso-Termoli ed Aquila-Rieti-Terni, raggiunse alla fine del 1884 la cifra di chilometri 914,194.

Le quantità dei vari materiali d'armamento posti in opera pei ricambi nei due anni 1883 e 1884 risultano dallo specchietto seguente:

Indicazione dei Materiali	Numero dei pezzi impiegati		Aum.	Dim.
	nel 1884	nel 1883		
Guide di acciaio da m. 11,94 a m. 12.00	14,685	19,121	»	4,436
Id. id. da m. 5.96 a m. 6.05	2,952	5,528	»	2,576
Id. di ferro da m. 5.96 a m. 6.05	19,439	17,932	1,507	»
Stecche	43,316	45,650	»	2,334
Piastrelle	84,634	86,050	»	1,416
Viti	150,310	157,068	»	6,758
Arpioni	760,386	613,222	147,164	»
Traverse	169,316	211,525	»	12,209

(Continua)

Nostre Corrispondenze

ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLA STAZIONE P. P. E DELLA PIAZZA ACQUAVERDE IN GENOVA.

Ci scrivono da Genova in data 8 giugno 1885.

Ieri sera si è inaugurata la illuminazione a luce elettrica nella stazione di Genova P. P. e nella piazza Acquaverde.

Statomi gentilmente permesso di visitare l' officina ove funzionano le macchine motrici e le macchine elettriche, ho raccolto i dati seguenti che potranno far acquistare ai vostri lettori un' idea dell' importanza dell' impianto di cui si tratta.

L' officina si compone di due stanze rettangolari che misurano l' una m. 6.50 × 5.90 e l' altra m. 8.70 × 7.50.

La prima è destinata alle macchine idrauliche cioè a due turbine ad asse orizzontale del sistema Girard della forza di 40 cavalli dinamici ciascheduna, state costruite nella fabbrica della Ditta B. Roy e Comp. di Vevey. Questi motori funzionano con la massima regolarità producendo un rumore appena sensibile e ciò, per effetto di uno speciale sistema di chiusura quasi ermetica stato adottato allo scopo di non recar incomodo agli impiegati che trovansi negli adiacenti uffici.

La forza idraulica viene prodotta dall' acqua del Gorzente condotta a Genova nel tubo della Società De Ferrari Galliera.

La seconda sala è riservata alle trasmissioni ed alle macchine elettriche in numero di *cinque*. — *Tre* di queste sono potenti dinamo del sistema Siemens e Halske ciascuna delle quali pesa 840 chilogrammi e richiede la forza di 14 cavalli, onde sviluppare la corrente necessaria per alimentare *dodici* lampade differenziali capaci di un arco voltaico del potere illuminante di 200 Carcel.

Due di queste macchine sono destinate al servizio ordinario d' illuminazione della stazione e la terza è di scorta.

Le altre due macchine dinamo-elettriche, di dimensioni minori, forniscono la corrente necessaria al faro destinato all' illuminazione della piazza Acquaverde della forza di 1070 Carcel ossia di circa 7500 candele normali.

È da rimarcarsi la regolarità del movimento delle dette macchine, dovuto ad un volante del peso di 820 chilogrammi che trovasi applicato all' albero principale della trasmissione, allo scopo di paralizzare gli effetti delle inevitabili variazioni di pressione dell'acqua in un tubo, che alimenta contemporaneamente molte altre turbine.

A questa regolarità di movimento corrispondono di conseguenza archi voltaici di costante intensità.

Circa poi alla distribuzione delle lampade ed all'effetto che si ottiene dall' illuminazione di cui è caso, non saprei come meglio informarvi che trascrivendovi dal *Caffaro* quanto in proposito espone nel suo numero odierno ed a cui mi associo completamente.

« Ieri a sera, in piazza Acquaverde, una grandissima folla stava in attesa di potere contemplare la stazione del Principe illuminata a luce elettrica.

« Noto, in *primis*, che è stata accettata la mia proposta di porre una lampada al disopra dell' orologio della stazione, abolendo il faro che si aveva intenzione di mettere nel mezzo della piazza.

« L'accensione ebbe luogo alle ore 8 1/2 e l'effetto dell' illuminazione fu splendido, quale il pubblico l' aveva preveduto.

« Alla folla che stazionava sulla piazza (erano forse 4000 persone), si è gentilmente permesso di entrare nei locali della ferrovia; ed io pure approfittai di tale permesso per visitare specialmente la sala di prima e seconda classe. Nel mezzo di questa sala, e precisamente dal centro di un divano di forma ovale, s'innalza a conveniente altezza un' asta sormontata da un' elegante lira, nel cui mezzo trovasi la lampada elettrica. L' illuminazione di questa sala è veramente splendida.

« La vasta tettoia della stazione è illuminata mediante 12 lampade; una sola lampada illumina la sala dei bagagli, due la tettoia esterna ove sostano gli *omnibus*.

« La grande lampada esterna sopra l'orologio, è sormontata da un disco metallico che proietta la luce sulla piazza; la relativa asta è di legno, ma verrà poi surrogata da quella in ghisa che lo stabilimento Ansaldo non ha ancora ultimato. Il numero complessivo delle lampade ascende a 26. La luce è bellissima; basti il dire che in piazza Acquaverde, quando è accesa la lampada maggiore, si può scorgere agevolmente lo stato di indecenza in cui il Municipio mantiene il monumento a Cristoforo Colombo.

« L' illuminazione nulla lascia a desiderare; anche i più schifiltosi hanno espresso la loro piena soddisfazione all' egregio comm. ing. Maroni, che ha ideato e diretto i lavori, nonchè ai signori De Seras e Verda che lo coadiuvarono efficacemente e che divisero con lui la fatica, per sormontare le difficoltà che si presentano sempre in simili lavori ».

X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il Consiglio d' amministrazione della Società ferroviaria per la Rete Mediterranea venne, come avevamo preannunciato, legalmente costituito avant' ieri a Milano. Esso, in seguito alla deliberazione del Consiglio dei Ministri di portare da 21 a 23 il numero dei suoi membri, rimane composto nel modo seguente:

Per Torino, il comm. avv. Pariani, direttore gen. della Banca di Torino, il comm. avv. Filiberto Frescot ex-deputato al Parlamento e membro della Deputazione provinciale di Torino, il comm. Alessandro Malvano, presidente della Banca Subalpina e di Milano, il cav. Rocco Fontana, direttore del Banco Sconto e Sete, l' ing. cav. Marsaglia.

Per Milano, il senatore conte Belinzaghi, il comm. Lisiade Pedroni, ex-deputato di Milano e presidente della Banca Popolare, il banchiere Achille Villa, il sig. Gaetano Vimercati, assessore comunale.

Per Genova, il senatore Podestà, sindaco di Genova, il cav. avv. Falcone assessore municipale, il banchiere Binghen.

Per Roma, il principe Borghese duca di Bomarzo, il senatore Allievi, direttore della Banca Generale, il marchese Berardi, il comm. ing. Clemente Maraini, il cav. M. Bondi, l'avv. Cavallini della Ditta Cavallini e Marignoli.

Per Napoli, il comm. Arlotta, presidente della Banca Napoletana, il cav. Diana di Bari.

Fanno pure parte del Consiglio il banchiere Trezza di Verona, il banchiere Mayr di Firenze, e il banchiere Maurocordato di Livorno.

A sindaci della Società furono eletti i seguenti signori:

Cav. Enrico Rava; comm. Enea Bignami; avv. cavaliere Alessandro Spada; I. I. Schuster-Burckhardt; barone Alb. Oppenheim.

Supplenti:

Cav. Gio. Silvestri; cav. Ambrogio Bigatti.

><

Lunedì scorso fu firmato in Roma l'atto per la costituzione legale della Società italiana d'esercizio della Rete ferroviaria Sicula.

Il Consiglio di amministrazione della Rete è costituito dei signori: Amelio cav. Alberto di Torino, Antongini cav. Alberto di Torino, Colazia avv. Pietro di Messina, Consoli Marano cav. Nunzio di Catania, Cottrau comm. ing. Alfredo di Napoli, Gallotti comm. Domenico; Lanza Spinelli Francesco principe di Scalea, di Palermo, Marchesini avv. G. B. di Roma, Marsaglia cav. ing. Giovanni di San Remo, Maurocordato cav. Matteo di Livorno, Miglioretti conte Alberto di Messina, Noghera cav. Venceslao di Milano, Parisi comm. Saverio di Palermo, Tenerelli comm. Francesco di Catania, Varvaro comm. Roberto di Palermo.

Sindaci effettivi saranno i signori: Bonanno cav. Latterio di Messina, Manara avv. Ulisse di Roma, Riazza Domenico di Catania, Robbo Giuseppe di Palermo, Vita cav. Filippo di Palermo.

Sindaci supplenti i signori: Colacicchi ing. cav. Raffaele di Napoli, Pintacuda ing. prof. Carlo di Palermo.

Appena il tribunale avrà omologato l'atto costitutivo della Società, che avrà sede in Roma, via Nazionale, n. 13, si procederà alla nomina del direttore generale, che sarà, come fu già preannunziato, l'ingegnere comm. Adolfo Billia, già direttore dei lavori delle ferrovie Sicule, ed ora di quelli della succursale dei Giovi.

><

Nella scorsa settimana, il sig. Noblemaire, direttore generale della Società Parigi-Lione-Mediterraneo, venendo in Italia, trovò, al suo arrivo a Modane, un gentile dispaccio che, con delicato pensiero, il commendatore Massa gli aveva diretto per dargli il *benvenuto*, al quale dispaccio il sig. Noblemaire rispose con espressioni altrettanto gentili, assicurando il suo cordiale concorso per la prosperità delle due Società Mediterranee.

Scopo del viaggio del signor Noblemaire fu quello di scambiare le proprie idee con quelle del sig. Direttore generale della Rete Mediterranea, commendatore Massa, affine di riattirare sul passo del Moncenisio il movimento dei viaggiatori e quello delle merci provenienti non solo dalla Francia, ma altresì dall' Inghilterra e dal Belgio. A tale intento si farà uno studio accurato delle tariffe e si curerà di accelerare le comunicazioni pei viaggiatori e per le merci. Ma per raggiungere completamente questo scopo, occorre che sieno tolte tutte le difficoltà doganali che si lamentano oggi al confine di Modane, perchè, infatti, quella sezione doganale non essendo abilitata a fare tutte le operazioni che vengono disimpegnate in ogni altra stazione internazionale, come a Luino, Chiasso, Ala, Pontebba, ecc., il transito di Modane si trova, rispetto agli altri, in condizioni assai inferiori, tanto dal punto di vista delle spese accessorie, che da quello della perdita di tempo. Ora è da sperare che per togliere un sì grave inconveniente, si troverà l' appoggio della Direzione Generale delle Gabelle, nonchè del Municipio di Torino che è assai interessato al maggior sviluppo del passaggio del Moncenisio.

Il sig. Noblemaire, possiamo assicurarlo, si è dichiarato dispostissimo ad essere l'alleato della futura Società Mediterranea. Egli ebbe, nel suo breve soggiorno in Italia, i più cordiali rapporti col comm. Massa, com'ebbe pure in Roma, ove si recò accompagnato dal comm. Bachelet, la più lusinghiera accoglienza da S. E. il ministro Genala, dal comm. Valsecchi e presso il Ministero delle finanze.

><

Non ostante le rettifiche che si vollero da qualche giornale pubblicare, siamo in grado di confermare che i fondatori della Società per la Rete Mediterranea hanno integralmente versata la somma di L. 40,500,000, rappresentante i 3|10 del capitale sociale.

><

Nell' ultimo numero del *Monitore* annunciavamo che la Commissione ferroviaria pel riparto del materiale, collo stabilirne i criteri fondamentali, aveva quasi compiuto l' opera sua.

Siamo ora in grado di fornire in proposito i seguenti maggiori dettagli:

La Commissione ha ormai stabilito di buon accordo il numero di locomotive che spetterà ad ognuna delle due nuove Reti. Il totale delle locomotive, possedute dalle tre Amministrazioni dell' Alta Italia, delle Ro-

mane e delle Meridionali, è di 1760, comprese n. 100 circa in corso di costruzione e consegna. Pertanto, avuto giusto riguardo ai bisogni ed al lavoro che si avrà su ciascuna Rete, si assegnarono alla Rete Mediterranea n. 960 locomotive, ed 800 alla Rete Adriatica.

In quanto alle carrozze ed ai carri, tenuto conto del movimento, del numero dei treni e dei prodotti delle linee, si fece la seguente ripartizione:

Alla Rete Mediterranea	carrozze n.	2630
» » »	carri »	15590
Alla Rete Adriatica	carrozze »	2150
» » »	carri »	13790

Non occorre aggiungere che, per quanto riflette il numero dei carri e delle carrozze assegnate a ciascuna Rete, le cifre sovrariportate sono approssimative; vale a dire non abbiamo tenuto in esse calcolo della differenza che vi possa essere di qualche frazione in più od in meno.

Nella prossima riunione della sullodata Commissione, che avrà luogo in Firenze il 12 corr., resterà a definire la ripartizione, già ormai concordata, delle scorte di magazzino e del materiale di esercizio, dopo di che il còmpito principale della Commissione stessa sarà esaurito, e solo rimarranno a stabilirsi alcune cifre di dettaglio, e qualche norma per una più facile e pronta effettuazione delle concordate ripartizioni.

><

Il 15 corr, avrà luogo l'inaugurazione della linea Sondrio-Colico, che si aprirà al pubblico servizio il giorno successivo. L'on. Ministro dei lavori pubblici ed il comm. Valsecchi, pregati dalla Deputazione provinciale di Sondrio di assistere alla festa d'inaugurazione, hanno declinato l'invito a causa delle loro molte occupazioni.

><

L'apertura della linea Brescia-Iseo è fissata pel 21 corrente. Contrariamente a quanto venne asserito, crediamo che l'on. ministro Genala non potrà intervenire neppure a questa festa, essendo occupatissimo sia per quanto ha relazione colle Convenzioni ferroviarie, sia per causa del bilancio che prossimamente sarà posto all'ordine del giorno della Camera.

><

Ci è noto che i delegati della Società delle Strade ferrate Meridionali di accordo con quelli dell'Alta Italia e delle Romane, hanno concordate le norme da porsi in vigore per l'applicazione delle concessioni speciali, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo, fra le tre nuove reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula.

Le dette norme, le quali, salva qualche poco importante eccezione, sono conformi a quelle attualmente in vigore, furono già sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Sappiamo che per ora le concessioni speciali a favore degli impiegati dello Stato non sono punto diverse da quelle ora in vigore. Non appena sarà cessato il lavoro straordinario di cui è causa il mutamento di sistema ferroviario che andrà in vigore col 1.o luglio, saranno fatti opportuni studii di accordo fra le tre nuove Amministrazioni ferroviarie per stabilire, in conformità anche del desiderio manifestato da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, una tariffa uniforme per tutti gli impiegati dello Stato.

><

Sappiamo che il Comitato promotore per la rete Mediterranea ha sottoposto alla approvazione governativa le tariffe locali, conformi a quelle contenute nello allegato V alla relazione della Commissione parlamentare.

Tali tariffe locali devono, a senso delle disposizioni di cui all'articolo 16 del contratto per la rete precitata, surrogare quelle attualmente vigenti.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto alla superiore approvazione, in linea tecnica, il progetto per riordinamento ed ampliamento di binari in stazione di Asti.

La spesa totale, all'uopo preventivata ammonta a L. 76,000, la quale va ripartita come segue:

a) espropriazioni	L.	18.000
b) movimenti di terra, opere murarie, ghiaia	»	16,000
c) armamento e dipendenze	»	35,000
d) imprevisti	»	7,000
Totale come sopra	L.	76,000

><

Il Sindaco di Torino, in un colla domanda di concessione per la ferrovia Torino-Casale di cui parliamo nelle nostre notizie ferroviarie italiane, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici un'istanza perchè la linea Oulx-Briançon sia iscritta fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie autorizzate coll'art. 20 della legge 27 aprile u. s.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, sia meritevole della superiore approvazione il progetto di massima presentato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, pei lavori di ampliamento e riordinamento delle stazione di Sampierdarena. Di questo progetto abbiamo già fornito dettagli nelle *Informazioni del Monitore* del 22 aprile u. s.

><

La Direzione tecnica per la costruzione della linea Vigone-Moretta-Saluzzo, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione della linea stessa, ormai compiuta e pronta per l'apertura al pubblico esercizio.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha annullata la gara tenutasi per l'aggiudicazione dell'esercizio dell'agenzia di città a Milano, ed ha invece deciso di prorogare a tutto dicembre del corrente anno il contratto vigente con la Ditta Fratelli Gondrand, attuale esercente.

><

Siamo informati che la predetta Amministrazione ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di mantenere in vigore fino a tutto dicembre del corrente anno i prezzi portati dalla tariffa locale n. 10 p. v. stata attuata nel dicembre dello scorso anno pei trasporti dei graniti da Arona e da Gozzano a Spezia.

Eguale proposta ha fatto per i prezzi convenuti pel trasporto dei graniti greggi e lavorati da Arona a Roma e Napoli, adottati nel gennaio del corrente anno.

><

Verso il 15 del corrente mese avrà luogo la visita di ricognizione per l'apertura all' esercizio della ferrovia da Foggia a Manfredonia.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto vive raccomandazioni alle Amministrazioni ferroviarie, perchè siano esattamente applicati anche in quest' anno i provvedimenti che nello interesse della igiene e della pubblica salute vennero presi nello scorso anno.

Ci consta a questo riguardo che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha già dato opportune disposizioni agli Uffici dipendenti, e che altrettanto si farà dalle Amministrazioni delle ferrovie dell' Alta Italia e Romane.

><

Con suo recente decreto, il Ministro dei lavori pubblici ha disposto che l'ing. Capo dell'Ufficio del Genio civile di Revere, in provincia di Mantova, assuma le funzioni di R. sotto-commissario tecnico per la sorveglianza alla costruzione della ferrovia Suzzara-Ferrara.

><

Diamo la situazione, riferita al 1.o maggio p. p. della galleria della Sanità, in costruzione a Genova.

Il giorno 18 di aprile ha avuto luogo l'incontro dei due attacchi in avanzata, con esito soddisfacentissimo.

Il volume dello scavo effettuato nel mese fu di m. c. 870 e quello delle murature di m. c. 575. La situazione generale alla fine di detto mese era la seguente:

Scavi	estesa	piccola sezione	m. 280
		sezione completa	» 188
	volume		m. c. 6740
Muratura	estesa	rivestimento in calotta	m. 78
		rivestimento piedritti	» 115
	volume		m. c. 805

><

Diamo le informazioni promesse col *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto di appalto presentato al Ministero dei lavori pubblici dall' Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Avezzano a Roccasecca, pel tronco della ferrovia medesima compreso fra Sora e Civita d' Antino.

Come già abbiamo detto il tronco del quale parliamo ha la lunghezza di m. 23.800 e la spesa totale dei relativi lavori di costruzione è preventivata dello importo di L. 5,950,000. Di questa somma, L. 4,760,000 rappresenterebbero l' ammontare dei lavori e provviste a base di appalto, e L. 1,190,000, una somma a disposizione della Amministraaione governativa per le espropriazioni, i ferri di armamento, le travate metalliche ed i lavori diversi ed imprevisti.

La planimetria del tronco è formata di 32 rettilinei e da 31 curve, i primi della totale lunghezza di m. 13,465.09 e le seconde dello sviluppo complessivo di m. 10,334.91 con raggio variabile fra m. 350 e m. 1000.

In quanto all' altimetria si hanno:

orizzontali m. 3870.96; in pendenza fino al 6 0[00] m, 8861.74; id. dal 10 al 12 p. 0[00] m. 9030.71; id. da 13 50 a 14 p. 0[00] m. 2036.59.

Lungo il tronco sono proposte due stazioni ed una fermata; le prime due per Balcorano e Civita d' Antino, per S. Vincenzo la fermata.

Per l' alloggio del personale di sorveglianza della strada, saranno da costruire 10 case cantoniere e 20 caselli da guardiano e per mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia, oltre a tre passaggi a livello sono progettate le opere seguenti, cioè;

N. 9 cavalcavia della luce di m. 6.00; n. 1 sottovia id. di m. 6.00; n. 2 id. di m. 4,00; n. 1 id. di m. 3.

Per l' attraversamento dei corsi d' acqua da incontrare colla linea e per dare il necessario sfogo alle acque di pioggia, occorreranno n. 103 opere d' arte minori e n. 7 opere d' arte maggiori.

Quelle minori sono ripartite come segue:

N. 39 acquedotti della luce di m. 1.00; n. 2 id. id, di m. 1.50; n. 6 id. id. di m. 2.00; n. 36 id. id. di m. 3.00; n. 2 ponticelli id. di m. 5.00; n. 1 id. id. di m. 5.50; n. 12 id. id. di m. 6,00; n. 3 ponti id. di m. 10.00; n. 1 sifone id. di m. 1.00; n. 1 ponte canale id. di m. 6.00.

Quelle maggiori consistono in un viadotto in muratura di 7 aperture di m. 10 di corda cadauna; ed in n. 6 ponti sul Liri della luce seguente: n. 2 a travata di m. 30 cadauno; n. 1 pure in ferro di m. 32.60; n. 1 dello stesso sistema di m. 34,60; n. 2 in muratura a 7 luci, di cui n. 6 di 10 m. cadauna e la centrale di m. 20.00.

Oltre alle preindicate opere d' arte dovranno poi eseguirsi due piccole gallerie della totale lunghezza di m. 486.15.

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza delli 8 giugno 1885, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Ampliamento della stazione di Fossato per la nuova linea Arezzo-Fossato.
2. Concessione ad un privato di sovrapassare la linea Roma-Ancona al chilometro 117 con una fune metallica per trasporto di legnami.
3. Acquisto di ghiaia e pietrisco, fanali per locomotive, e ponti per caricare il bestiame.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Domanda alla deputazione provinciale di Napoli per concessione di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli a Nola per Ottaiano;

Progetto per banca esterna argine destro di Po contro golena Marina, S. Benedetto (Mantova);

Id. per costruzione di un edificio di sanità marittima nel porto di Messina;

Id. esecutivo costruzione piccolo scalo per tiro a secco battelli al seno della marinetta, porto Savona;

Id. diramazione canale Cigliano per sussidiare il canale Cavour a Santhià (Novara);

Id. costruzione faro di quarto ordine sulla Punta Vergogna, isola di Limosa (Girgenti);

Maggiori spese per l' impianto meccanismi fissi nelle stazioni tronco Tivoli-Mandella (ferr. Roma-Sulmona);

Progetti di tramvie a vapore Mantova-Viadana e Mantova-Asola;

Collaudo finale tronco Trivio-Campo della ferrovia Colico-Chiavenna;

Progetto riformato ampliamento stazione di Novara (ferr. Alta Italia);

Id. d' appalto provvista massicciata per l' armamento tronco ferroviario Ogliastro-Agropoli;
Id. d' appalto travate metalliche secondo tronco Mignanego-Ronco, ferrovia succursale di Giovi;
Id. nuovo passaggio a livello a S. Vito presso Cavallermaggiore (linea ferroviaria Cuneo-Torino);
Id. ampliamento scalo merci nella stazione di Pegli (linea Ventimiglia-Genova);
Id. costruzione aula per uso dell'Università di Padova.

><

Segnaliamo ai lettori i seguenti affari sui quali il Consiglio di Stato ha emesso favorevole parere:

Progetto di ampliamento della stazione di Ivrea;
Atto di sottomissione della Ditta Pirelli per la fornitura di 100 chilometri di filo telegrafico rivestito di piombo;
Proposta di riparto della spesa incontrata per l'ampliamento della stazione di Monselice.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Cerda. — In seguito alla diminuzione di L. 7.85 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 620,160, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 4 maggio p. p, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al compimento del tronco della ferrovia Messina-Cerda, compreso fra la stazione di Lascari e il fiume Torto, della lunghezza di metri 14,831, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del ferro d'armamento e dei meccanismi fissi, si procederà alle ore 10 ant dei 25 giugno corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Palermo, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 571,477.44, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Cauzione provvisoria L. 32,000; definitiva L. 15,000. (Vedi n. 15 e 19 del *Monitore*).

Ferrovia di Vallelunga (Sicilia). — In seguito alla diminuzione di L. 5.02 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 8,037.21, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 15 maggio p. p., per l'appalto della fornitura di quintali 200.34 di compresse a corniera e quintali 29.65 di piastre di appoggio per controgiunto occorrenti per l' armamento di una parte del 3° tronco della linea di Vallelunga (ferrovie della Sicilia), si procederà alle ore 10 ant. del 18 giugno corr., in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Caltanisetta, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di lire 7,633.74, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Cauzione provvisoria L. 4,000; definitiva il decimo dell'importo netto della fornitura.

— A seguito dei simultanei incanti tenutisi il 1° giugno corrente nelle sovraindicate località, l'appalto della fornitura di tonnellate 609,254 di ruotaie di acciaio Bessemer occorrenti per l'armamento di una parte del 3° tronco della linea di Vallelunga (ferrovie della Sicilia), venne deliberato per la presunta somma di L. 117,403.25, dietro l' ottenuto ribasso di L. 6 per cento su quella di stima; e l' appalto della fornitura di quintali 32.13 di chiavarde con rosette, quintali 16 di ramponi d'arresto. e quintali 64.04 di ramponi comuni, occorrenti per l'armamento di una parte del 3° tronco della linea sovradetta, venne deliberato per la presunta somma di L. 3,957.92, dietro l' ottenuto ribasso di L. 2.80 per cento su quella di stima I fatali scadono, per questi due distinti appalti, a mezzogiorno del 18 giugno. (V. n. 18 e 20 del *Monitore*).

Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino. — Il Governo presentò alla Camera un progetto di legge per il riscatto della ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino. Gli uffici della Camera esaminarono e approvarono il progetto, nominando una Commissione che ha per presidente l'onorevole Lovito e segretario l'on. Monzani. Ecco il testo del progetto di legge:

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 28 dicembre 1883, fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per parte dell' Amministrazione dello Stato ed il signor Marietti Pietro, liquidatore e mandatario della Società di Fiumicino per ferrovia, terreni e bagni, per la cessione allo Stato da parte della Società medesima della proprietà e possesso della strada ferrata da Ponte Galera a Fiumicino.

Art 2 Il pagamento del prezzo di riscatto della ferrovia nella somma convenuta di lire 1,114,469.16 e del canone di lire 3,032.32 nei modi e nei termini stabiliti coll'articolo 4 della Convenzione di cui al precedente articolo, sarà fatto dallo Stato sul fondo per le costruzioni delle strade ferrate.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Sono noti ai nostri lettori i dissensi insorti fra le due provincie di Padova e di Verona, circa la quota di concorso che ciascuna di esse doveva prestare per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice. Tali dissensi provocarono un riparto delle quote a termini di legge dal Governo, il quale provvide con suo decreto in data 2 aprile 1885, pubblicato nel n. 129 della *Gazzetta Ufficiale*.

Con tale decreto il contributo stabilito dalla legge 29 luglio 1879, per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, viene ripartito fra le provincie interessate nella seguente proporzione:

Millesimi 833 a carico della provincia di Padova
» 167 » Verona
Totale 1000

Detto riparto risulta basato essenzialmente sui seguenti motivi:

1° Che le obbiezioni fatte dalla Deputazione provinciale di Padova alle norme seguite per commisurare il grado di interesse che essa può avere nella ferrovia di cui trattasi non reggono dopo la luminosa confutazione fatta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 4 aprile 1884;

2° Che non sussiste nemmeno l'errore di applicazione eccepito dalla provincia di Padova per non essersi compresi nel calcolo dell'interesse della provincia di Verona i distretti di Sanguinetto e d'Isola della Scala, essendo ampiamente giustificata tale esclusione dal riflesso che il distretto di Sanguinetto non è interessato nella Legnago-Monselice essendo attraversato dalla linea Legnago-Mantova prolungamento della Legnago-Monselice, per la quale dovrà pagare un notevole concorso, mentre l'altro distretto accennato è già congiunto con ferrovia a Verona, onde la linea di Monselice non è per esso di alcun sensibile interesse;

3° Che, quanto alla riduzione di quota chiesta dalla provincia di Verona, tale domanda non ha verun fondamento, nè può essere accolta, come non può ammettersi la condizione dalla provincia stessa posta innanzi per l'accettazione della sua quota subordinatamente al collocamento da essa voluto della stazione di Legnago ed alla creazione di una stazione a Minerbe, domande che potrebbero essere esaminate in altra sede.

Ferrovia Malnate-Varese. — Venerdì, 5 corr., ebbero luogo le prove di resistenza del grandioso ponte in ferro sull'Olona, sulla linea Malnate-Varese. Vi assistettero l' ing. capo del Genio civile di Como, alcuni commissari governativi, i rappresentanti della Provincia e parecchi ingegneri.

Nell' andata a Varese, con un treno composto di 6 macchine e buon numero di vagoni e carri ricolmi di ghiaia, le prove vennero ripetute 2 volte per ciascuna delle 3 campate in cui è suddiviso il ponte, dapprima alla piccola, poi alla gran velocità. — Le due campate laterali subirono una depressione di circa 25 millimetri, la centrale di 29,

e questo, a non dubitarne fu un eccellente risultato, giacchè, quand' anche il cedimento avesse raggiunto i 35 millimetri, secondo i calcoli preventivamente fatti dagli ingegneri governativi il ponte avrebbe nondimeno dato esuberanti garanzie di solidità e sicurezza. — In una parola le persone competenti giudicarono che il ponte non lascia desiderii dal lato della stabilità, presentando quell' elasticità, che è sicura caparra della sua ottima costruzione.

Nel ritorno a Malnate si eseguirono le due prove a poso morto, con sei macchine e sette carri, sulle campate accoppiate prima e seconda, e seconda e terza. Infine si sono felicemente compiute anche la grande prova dinamica e quella a velocità, con un treno di circa 510 tonnellate di peso. Le prove furono tre. Dapprima il ponte venne attraversato in 7 secondi, con una velocità di 30 chilometri all' ora, poi di 50 chilometri. La terza ed ultima prova ha stabilito che il ponte aveva subita un' oscillazione in senso laterale di soli 2 o 3 millimetri. Insomma l' esito fu brillantissimo.

Ferrovia Settimo-Rivarolo-Castellamonte. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta dell' 8 corrente mese, votava il sussidio di L. 56.000 per il prolungamento della ferrovia Settimo-Rivarolo fino a Castellamonte, nella fiducia che il Governo non obblighi più al trasbordo di Settimo.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Del progetto presentato dall' ing. Soldati per questa ferrovia, abbiamo già altra volta dati ampi ragguagli. Aggiungiamo ora soltanto che il Consiglio comunale di Torino, nella sua seduta del 6 corrente giugno, approvava all' unanimità la proposta presentata dalla Giunta, per far domanda al Governo della concessione per la costruzione di detta ferrovia.

Sappiamo poi che il sindaco di Torino ha già presentato al Ministero tale domanda, corredata dal progetto di massima, chiedendo la iscrizione di questa linea fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie autorizzate coll'art. 20 della legge 27 aprile p. p

Prodotti ferroviari. — Al prospetto, pubblicato nel n. 22 del Monitore, dei prodotti delle ferrovie italiane nel mese di gennaio 1885, facciamo oggi seguire quello dei prodotti del successivo febbraio, confrontati con quelli del febbraio 1884, non senza osservare che è forse soverchio il ritardo col quale queste statistiche vengono rese di pubblica ragione, di guisa che molta dell' utilità che da esse potrebbe ritrarsi va completamente perduta.

Non sarà poi fuori luogo l'avvertire i lettori, i quali troveranno nelle cifre che si riferiscono ai prodotti dei mesi antecedenti qualche differenza con quelle già prima riportate nei prospetti relativi, che tale divario proviene dal fatto, che per i mesi antecedenti i prodotti vengono esposti colle nuove cifre risultanti dalle rettificazioni che le Amministrazioni ferroviarie hanno introdotte nelle rispettive contabilità. Così che ad es. mentre nel prospetto dei prodotti del gennaio 1885, si rilevava una diminuzione, a paragone del gennaio 1884, di L. 81,394 nei prodotti generali, dal prospetto invece che oggi riassumiamo, appare che tale diminuzione fu di sole L. 16,726; e ciò in seguito alle rettifiche fatte dalle varie Amministrazioni.

Il prodotto generale del febbraio 1885 ammonta a lire 14 854,118, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	5,368,625
Bagagli	»	224,591
Merci a grande velocità	»	1,298,992
Id. a piccola velocità	»	7,867,783
Prodotti diversi	»	94,127
Totale	L.	14,854,118

Tale prodotto va poi così ripartito:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 7,376,788	L. 7,698,905
	Romane	» 2,635,389	» 2,803,446
	Calab.-Sic.	» 1,006,685	» 1,019,722
	Venete	» 87,700	» 91,000
	A riportare	L. 11,106,557	L. 11,613,073
	Riporto	L. 11,106,557	L. 11,613,073
Ferrovie di Società esercìte dallo Stato		» 1,288,734	» 1,346,573
» Meridionali		» 1,996,199	» 1,897,309
» Sarde		» 101,815	» 106,735
Ferrovie diverse		» 360,813	» 300,848
	Totale	L. 14,854,118	L. 15,264,538

Si ebbe dunque nel febbraio 1885, in confronto del febbraio 1884, una diminuzione di L. 410,420. — Diminuirono le ferrovie dell'Alta Italia di L. 322,122; le Romane di lire 168,057, le Calabro-Sicule di L. 13,037, le Venete di lire 3,300 le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di lire 57,839; le Sarde di L. 4,920. — Aumentarono invece le Meridionali di L. 98,890 e le Ferrovie diverse di L. 59,965.

I prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio furono:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 15,036,796	L. 15,400,301
	Romane	» 5,259,546	» 5,536,727
	Calab.-Sic.	» 2,060,259	» 2,080,666
	Venete	» 174,800	» 178,000
» di Società esercìte dallo Stato		» 2,601,516	» 2,743,661
» Meridionali		» 4,268,822	» 4,010,020
» Sarde		» 216,798	» 215,535
» Diverse		» 718,943	» 599,916
	Totale	L. 30,337,480	L. 30,764,826

Nel primo bimestre del 1885 si ebbe pertanto una diminuzione totale di L. 427,346, in confronto del corrispondente periodo del 1884. Furono in diminuzione: le ferrovie Alta Italia di L. 363,505; le Romane di L. 277,181: le Calabro-Sicule di L. 20,407; le Venete di L. 3,200; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 142,145; segnarono invece aumento le Meridionali di L. 258,802; le Sarde di L. 1,263, e le Ferrovie Diverse di L. 119,027.

Il prodotto chilometrico nel mese di febbraio fu:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,474	L. 2,717
	Romane	» 1,525	» 1,657
	Calabro-Sicule	» 679	» 737
	Venete	» 640	» 664
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,397	» 1,460
» Meridionali		» 1,156	» 1,099
» Sarde		» 247	» 259
Ferrovie diverse		» 568	» 645
	Media complessiva	L. 1,480	L. 1,595

Infine il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 28 febbraio è stato il seguente:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 5,044	L. 5,436
	Romane	» 3,043	» 3,278
	Calabro-Sicule	» 1,378	» 1,505
	Venete	» 1,275	» 1,299
» di Società esercìte dallo Stato		» 2,821	» 2,975
» Meridionali		» 2,473	» 2,323
» Sarde		» 527	» 524
» Diverse		» 1,133	» 1,287
	Media complessiva	L. 3,023	L. 3,216

La lunghezza assoluta al 28 febbraio 1885 era di chilometri 10,151; al 28 febbraio 1884, chilometri 9,670. La lunghezza media di esercizio nel 1° bimestre 1885 fu di chilometri 10,034, nel corrispondente periodo 1884 di chilometri 9,566.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Lucerna-Altorfo. — Il Consiglio federale ha domandato al Governo urano di comunicargli le sue vedute a proposito della strada ferrata da Lucerna ad Altorfo (sponda sinistra del lago dei quattro Cantoni). Siccome non è quistione di domandare un sussidio al Cantone d' Uri, l' adesione di quest' ultimo non era dubbia.

Infatti il Governo urano dichiara che vedrebbe con soddisfazione la nuova linea, ma però si riserva un più ampio esame dei dettagli del progetto, affine di esporre i suoi desiderii in proposito nella conferenza che avrà luogo fra gli interessanti; provvisoriamente dichiara che non può esser quistione di un' esenzione dalle imposte per questa impresa, che saranno riclamate delle stazioni per Isenthal-Isleten e per Seedorf, e sopratutto che la linea dovrà rispettare il più possibile il Grütli, o per lo meno non passarvi attraverso, come lo indica il progetto.

Ferrovie Austriache del Sud. — Si annunzia prossima l' emissione, per parte della Casa Rothschild di Vienna e Parigi, della metà dei 40 milioni di fiorini in obbligazioni-oro 4 0[0 della Compagnia Sud-Austria.

Ferrovie Dalmate. — Il giorno 13 giugno, sulla sponda austriaca dell' Adriatico si compierà un considerevole avvenimento. Da Mostar, capitale dell'Erzegovina, sarà aperta una nuova linea ferroviaria fino ad Emetkovic. È questo un piccolo porto dalmata, posto alquanto più al nord di Ragusa. La linea avrebbe dovuto proseguire fino a quest' ultima città, ma le finanze austriache permettono solo di fare un passo per volta. Così com' è, però, la linea ferroviaria Mostar-Emetkovic è il primo sbocco della Bosnia e dell' Erzegovina verso il mare, e il Governo austro-ungarico annette una importanza politica all' inaugurazione. Tutti i giornali principali dell' Impero ebbero speciali inviti, e furono pure diramati moltissimi inviti ai giornali di Germania, di Francia e d' Inghilterra

Questa ferrovia ne renderà necessaria ed urgente un'altra. La ferrovia da Vienna verso la Bosnia termina a Serajevo; e il viaggio da Serajevo a Mostar conviene farlo, per ora, a cavallo.

Ciò non può durare; e benchè il terreno si presenti difficile e troppo montagnoso per le costruzioni ferroviarie, la ferrovia Serajevo-Mostar dovrà essere presto un fatto compiuto.

Procedono intanto abbastanza bene i lavori di congiunzione delle ferrovie serbe e delle ferrovie turche; cosicchè presto la penisola balcanica sarà solcata in ogni parte da tronchi ferroviari che rifletteranno un raggio di luce e di civiltà e mitigheranno forse quelle lotte secolari di razze e di religione, le quali sembrano sempre minacciare la pace d' Europa.

Ferrovie Svedesi. — Scrivono alla *Frankfurter Zeitung* che si è testè costituito a Stoccolma un Comitato, allo scopo di sollecitare la concessione di una ferrovia, la quale partendo da Mora, conduca a Deye passando per Malungo, con uno sviluppo di 200 chilometri. Fra poco detto Comitato aprirà una sottoscrizione per 12 milioni di corone in azioni, che dovranno servire alla costruzione di detta ferrovia.

Ferrovia Suakim-Berber. — Leggesi nella *Rassegna*:

Nei primi giorni del mese passato il Comitato dell'*Anti-Slavery Society* (Società contro la schiavitù) di Londra diresse una lettera a lord Granville, in cui interessava il Governo inglese, qualora fosse deciso a completare ora la ferrovia sino a Berber, a non asportare il materiale da Suakim, in guisa che fosse possibile riprendere il lavoro alla prima occasione, senza mettere in pericolo la sicurezza della linea.

Il Comitato è del parere che nulla può meglio contribuire a promuovere il commercio nel Sudan della costruzione della progettata ferrovia, e suggerisce al Governo inglese di prendere degli accordi per la protezione di quella linea colle tribù amiche, mediante una sovvenzione: sovvenzione « che dovrebb' essere pagata da una Società privata, alla quale il Governo di S. M. potrebbe affidare l'esercizio della ferrovia ».

La *Società contro la schiavitù* pubblica ora una relazione in proposito del sig. Augusto Wylde, il quale soggiornò al Sudan per circa 10 anni, ed ha acquistato una grande esperienza commerciale. Il sig. A. Wylde nota che se vi fosse una ferrovia tra Suakim e Berber, le sterili Provincie del Mar Rosso e l'Arabia ritirerebbero le loro provviste di grano e cereali dalla fertile valiata del Nilo, la quale, attualmente, a causa delle grandi spese di trasporto, non ha alcun mercato di sfogo per la sovrabbondanza dei suoi prodotti.

Il Comitato ha deciso di tenere dei *meeting* a Londra ed a Manchester, allo scopo « di prendere in considerazione la possibilità di schiudere il Nilo al legittimo commercio, com'è stato fatto pel Congo ».

Notizie Diverse

Concorso — Il Ministero dell'istruzione ha pubblicato il seguente avviso:

Colle norme prescritte dal Regio decreto 26 gennaio 1882, n. 629, modificato col Regio decreto 11 agosto 1884, n. 2621, è aperto il concorso alle seguenti cattedre nella Regia Scuola d' applicazione per gli ingegneri di Torino:

1. Per professore ordinario di meccanica applicata alle macchine ed idraulica;

2 Per professore straordinario di macchine a vapore e ferrovie;

3. Per professore straordinario di economia ed esercizio delle ferrovie.

Le domande su carta bollata ed i titoli indicati in apposito elenco, dovranno essere presentati al Ministero della pubblica istruzione non più tardi del 10 ottobre 1885.

Ogni domanda inviata dopo quel giorno sarà considerata come non avvenuta.

Non sono ammessi i lavori manoscritti.

Le pubblicazioni dovranno esser presentate in numero di esemplari bastevole a farne la distribuzione ai componenti della Commissione esaminatrice.

Bibliografia. — *La nuova tariffa ferroviaria unica* (Roma, ditta Eredi Botta). — Fra le innovazioni portate dalla nuova legge sull' *Esercizio delle ferrovie* (che va in vigore il 1° luglio prossimo) quella che più direttamente riguarda la classe commerciale è l'attuazione della nuova tariffa unica per tutta la rete italiana. È pertanto di una incontestabile e universale *attualità*, come dicesi, questa pubblicazione, ora fatta dalla ditta Eredi Botta, della *tariffa unica ufficiale* da attuarsi colla nuova legge, accompagnandola da un chiaro e diligente studio delle nuove disposizioni, da note spiegative ed esempi che ne dimostrino le applicazioni. È lavoro accurato di persona competentissima.

Alla tariffa è aggiunta una *Carta geografica* nella quale sono indicate, in diversi colori, le linee ferroviarie assegnate alle Società esercenti. Il prezzo dell' opuscolo è di L. 4.

Officina di locomotive. — Leggesi nella *Provincia di Vicenza*:

La ditta Kessler di Esslingen (Wurtemberg) fabbricante di locomotive, se il Consiglio comunale di Padova le farà la necessaria concessione, si pianterà in quella città, usando la forza motrice della Briglia a Ponte Molino per una immediata produzione di 50 locomotive all' anno, impiegando non meno di 400 operai, colle potenzialità di produrre in seguito 100 e più locomotive all' anno, impiegando 800 o 900 operai. E ciò senza tener conto delle molteplici industrie minori, affini e sussidiarie, che si creerebbero o si allargherebbero in Padova, per effetto e a complemento dell' impresa grandiosa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La scorsa settimana le Azioni della Società delle Meridionali, solo titolo di questa categoria di valori ferroviari, che ebbero mercato degno di nota, vennero negoziate a 715 e a 720 circa; le obbligazioni relative a 306.50 e a 307; i Boni a 551.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia d' Ivrea. — Si rende noto ai signori azionisti che l'assemblea generale, indetta pel giorno 30 maggio, non avendo potuto aver luogo per insufficienza nel numero delle azioni depositate, la seconda convocazione collo stesso ordine del giorno è fissata pel giorno 20 giugno prossimo, ad un'ora pomeridiana, alla sede della Società, in Torino.

Nel successivo giorno 3 luglio prossimo, ad un' ora pomeridiana, avrà luogo alla sede della Società la seduta pubblica del Consiglio d' amministrazione per l' estrazione a sorte di quarantatre numeri, corrispondenti ed altrettante azioni, che dovranno essere ammortizzate alla fine dell'anno corrente.

Società anonima Immobiliare Torinese. — Assemblea generale straordinaria pel 21 giugno alle ore 2 pomeridiane, nella sede sociale (Galleria Subalpina, p. p. in Torino) per relazione del Consiglio d' amministrazione e rapporto dei sindaci; modificazioni dello statuto e provvedimenti relativi; comunicazioni diverse; nomina dell' intero Consiglio, dei sindaci effettivi e dei sindaci supplenti.

Credito Lombardo. — Assemblea generale straordinaria pel 5 luglio p. v., alle ore 12 merid., nei locali della Camera di commercio in Milano, piazza Mercanti, n. 5, per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione; proposta del Consiglio stesso per l'anticipato scioglimento della Società, conseguente nomina dei liquidatori e conferimento ai medesimi di tutti i poteri occorrenti ad eseguire il relativo mandato; eventuali e diversi.

Società anonima concessionaria per la ferrovia Mantova-Modena. — Gli azionisti di questa Società sono convocati in assemblea generale ordinaria per il giorno di martedì 23 giugno corr., ad un'ora e mezza pomeridiana, nel locale della Società in Torino, per relazione del Consiglio; bilancio esercizio a tutto 31 dicembre 1884; nomina di amministratori; nomina di sindaci e supplenti.

ESTRAZIONI

Prestito della città di Avezzano. — Risultato della quarta estrazione eseguitasi il 1° giugno 1885 — Obbligazioni estratte numero 4 portanti i numeri:

1.a — 000,066
2.a — 000,093
3.a — 000,234
4.a — 000,240

Municipio di Teramo. — Giusta risulta dal processo verbale della ventunesima estrazione eseguita il 1° giugno 1885, le obbligazioni di L. 250 nominali del Prestito 1875 della città di Teramo, estratte ed ammesse al rimborso alla pari col 1.o luglio 1885 detto, portano i numeri seguenti:

315 — 546 — 558 — 387 — 143 — 64 — 712
913 — 531 — 250 — 330.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (15 giugno, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di due gettate, l' una a presidio dell' armatura detta del Brembo e l' altra a presidio dell' armatura detta della Cappelletta in riva destra del fiume Adda a difesa del Naviglio della Martesana in comune di Vaprio (Milano), provvisoriamente deliberato per la presunta somma di L. 137,103.35, dietro l'ottenuto ribasso di L. 7.55 per cento su quella di stima. (Vedi n. 20 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione territoriale di Bari (15 giugno, ore 10 ant., def.) — Appalto per i lavori di una nuova caserma per un battaglione di fanteria e servizi accessori presso l'ex-convento Santa Maria in Potenza. Importo ridotto a lire 297.920. — I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 300 decorrenti dalla data del verbale di consegna dei medesimi. Deposito L. 32,000.

Direzione del Genio militare di Napoli (15 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori ordinarii a quantità indeterminate di manutenzione e miglioramento durante il triennio 1885-86, 1886-87, 1887-88, dei fabbricati militari dipendenti dalla 3ª sezione (Marina), per la somma complessiva di L. 330,000. Dep. L. 33,000. Fat. a giorni 5.

Città di Alba (16 giugno, ore 11 ant. - 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione di un' arginatura e delle opere di difesa contro il fiume Tanaro in territorio di Alba, regione Medica, secondo il progetto e capitolato visibile nella segreteria municipale. L'asta si apre sul prezzo di lire 55,629.50, e seguirà col metodo della candela vergine. Deposito L. 3,000. I fatali scadono col mezzodì del 3 luglio.

Genio militare — Direzione di Cuneo (16 giugno, ore 12 merid., fat.) — Appalto per la costruzione di una cavallerizza di secondo ordine in Cuneo, da eseguirsi nel termine di giorni 210 dalla data del verbale di consegna a mente del § 2° delle condizioni speciali per l'impresa, provvisoriamente deliberato mediante il ribasso di L. 18.75 per ogni cento lire, sul prezzo di L. 80,000. (Vedi n. 21 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Torino (16 giugno, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori per costruzione di una cinta in muratura per chiudere i terreni demaniali lungo il Corso Oporto in Torino, ascendenti a L. 31,000, da eseguirsi nel periodo di giorni novanta. Dep. L. 3,100. I fatali scadono a mezzodì del 1.o luglio.

Id. (17 giugno, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto della provvista di cancellate fisse e di cancelli mobili in ferro per la chiusura dei terreni fronteggianti i fabbricati demaniali lungo il Corso Oporto in Torino, ascendenti a L. 15,000, da eseguirsi nel periodo di giorni settanta. Dep. L. 1,500. I fatali scadono al mezzodì del giorno 2 luglio.

Città di Torino (17 giugno, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un edifizio per le scuole elementari nella regione Mongreno, essendo andata deserta l' asta del 29 maggio u. s. I fatali scadono alle 11 ant, del 3 luglio. (Vedi n. 19 del *Monitore*).

Id. (17 giugno, ore 11 ant., fat.) — Appalto della costruzione di un edifizio per scuole, all'angolo di via del Carmine colla via Allione, provvisoriamente aggiudicato, mediante l' offerto ribasso di L. 21.05 per cento, sull' importo di L. 250,000. (Vedi n. 20 del *Monitore*).

Comune di Caselle Torinese (17 giugno, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione di due edifizi scolastici cioè nel l'abitato, e nella regione Sebastopoli. — L'incanto sarà distinto in due lotti e col metodo di estinzione di candela vergine ed ai seguenti prezzi, cioè: Lotto primo. Edificio nell'abitato lire 43,550.90 — Lotto secondo. Edificio regione Sebastopoli lire 8,732.27. — Le opere dovranno essere cominciate appena approvato il contratto, e terminate pel lotto primo entro un anno, e pel secondo entro sei mesi. — Pel primo lotto cauzione dell' Impresa L. 4,000, in rendita dello Stato; dep. lire 1,200 per le spese. Pel secondo lotto L. 1,000, in rendita come sopra, e L. 500 per le spese. I fatali scadono a mezzodì del 2 luglio.

Giunta municipale di Taranto (17 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto, per concessione, della costruzione di un acquedotto e conseguente distribuzione di acqua potabile nello interno e subborghi di questa città. L' asta tenutasi il 1.o giugno andò deserta. I fatali scadono col mezzodì del 2 luglio. (Vedi n. 19 del *Monitore*).

Municipio di Portogruaro (17 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione del carcere mandamentale, di conformità al progetto 10 giugno 1883 ed alla perizia delle variazioni 14 dicembre anno stesso dell'ingegnere civile Antonio Grando, portanti la spesa di L. 23,285.60 Cauzione provv. L. 1,000; def. il 15 0[0 dell'importo della spesa.

Comune di Trecastagni, prov. di Catania (17 giugno, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per il novello basolamento del quarto tronco di questa strada

principale interna, per il prezzo, a base d'asta, di L. 35,450.40. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 2,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Arsoli (18 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere per la sistemazione della località detta il Fossato, presso la piazza dell' Olmeto, nell' abitato di Arsoli. Prezzo L. 10,475. Dep. L. 250; cauz. L. 1,000. I fatali scadono alle 11 ant. del 4 luglio.

Direzione del Genio militare di Torino (19 giugno, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di una Caserma per il Comando di Battaglione con due Compagnie Alpine in Aosta, ascendenti a L. 162,000 da eseguirsi nel periodo di giorni trecentosessanta. Dep. L. 16,200. I fatali scadono al mezzodì del giorno 4 luglio.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (20 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della provvista durante l'anno 1885 e 1.o semestre 1886 di cuoi e pelli per la somma presunta complessiva di lire 63,567.46. Deposito L. 6,360. I fatali scadono alle 11 antim. dell'11 luglio.

Consorzio della strada obbligatoria Giugliano-Parete. (20 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della covertura a brecciame e mantenimento della suddetta strada, pel quale andò deserta l'asta del 28 maggio. (Vedi n. 20 del *Monitore*). I fatali scadono al mezzodì del 6 luglio.

Genio militare — Direzione di Alessandria (20 giugno, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione di scuderie, di una cavallerizza coperta di 1° ordine, ed adattamenti diversi nel quartiere della Mussa e terreni annessi, in Asti, ascendente a L. 209,000, e da eseguirsi nel termine di giorni 300 dalla data del verbale di consegna, a termini del § 2 delle condizioni speciali per l' impresa. Deposito L. 21,000. Fatali a giorni 15.

Comune di Vico Garganico, prov. di Capitanata (20 giugno, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori del nuovo cimitero in questo comune di Vico Garganico. Prezzo L. 96,876.78, oltre L. 9,687,67 a disposizione dell'Amministrazione per spese di espropriazione, di direzione di lavori e d' imprevedibili. Cauz. provv. il ventesimo; def. L. 10,000. I fatali scadono alle 8 ant. del 6 luglio.

Prefettura della provincia di Basilicata (20 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori della costruzione della travata in ferro pel ponte sul fiume Basento nel tronco 1° fra il cimitero di Albano e la testata destra di detto ponte della strada provinciale di 2.a serie da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno alla provinciale di 1.a serie Brienza-Montemurro, ed in base alla somma di lire 48,160. Cauzione L. 5,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Oliveto Citra (21 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori necessari per la condotta dell'acqua potabile nell'abitato, consistenti in opere di muratura per lo allacciamento delle acque, in scavi di terra argillosa, brecciosa e roccia per la conduttura, fornitura e spesa per i tubi di ghisa per la condottura stessa dalla sorgiva alla piazza Garibaldi, ed accessorii, non che fontanino di ghisa in detta piazza. — L' asta sarà aperta in ribasso alla somma di lire 40,206.81. — I lavori dovranno essere eseguiti fra mesi sei a decorrere dalla data del verbale di consegna. — L'aggiudicatario dovrà garantire e mantenere l' opera per anni dieci. Cauz. provv. L. 2,000; def. il decimo dell'importo delle opere appaltate. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Teramo (22 giugno, ore 10 ant., def.) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione delle seguenti strade comunali obbligatorie.

1. Da Mosciano al bivio di Collemontone, della lunghezza di metri 4117, pel presunto prezzo due volte ridotto e soggetto a nuovo ribasso d'asta di L. 39,165.66.

2. Dalla Croce di Montone al confine di Giulianova con derivazione per l' abitato di Montone, della lunghezza complessiva di metri 4503.43, pel presunto prezzo due volte ridotto e soggetto a nuovo ribasso di L. 23,426.98 — Cauzione provv. L. 645; def. L. 6,640.

Congregazione di Carità di Oneglia (22 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la provvista dei materiali e la esecuzione dei lavori occorrenti per costruire in Oneglia e nella località a nord del Ricovero di mendicità, denominata *Bra sotto la Casa*, un edificio ad uso d' Asilo infantile, in conformità del progetto del signor ing. Angelo Berio.

L'importo dei lavori cadenti in appalto è calcolato complessivamente in L. 41,393.83. Dep. L. 4,600. I fatali scadono a mezzodì del 12 luglio.

Comune di Nemi, prov. di Roma (22 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco di strada comunale obbligatoria da Nemi al confine di Genzano di Roma, della lunghezza di metri 2808.50, e della spesa prevista in L. 14,319.79. Cauz. provv. L. 600; def. L. 1,700. I fatali scadono col mezzodì del 7 luglio.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (22 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la fornitura di n. 30 Boe d'ormeggio cilindriche per uso del R. Arsenale di Spezia, per la somma presunta complessiva di L. 120,000. Dep. L. 12,000. I fatali scadono a mezzodì del 9 luglio.

Id. (23 giugno, ore 12 merid., fat.) — Vendita di tubi di ottone per caldaie a vapore usati, provvisoriamente aggiudicati per l'importo di lire 139,468. Dep. L. 27,200.

Comune di Parma (23 giugno, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto di lavori stradali straordinari che si riferiscono alla sistemazione del piano stradale dei borghi San Quirino e della Posta, del vicolo Santa Lucia e di tratto di Borgo San Silvestro, con formazione di marciapiedi, nonchè al collocamento di rotaie nelle strade Nino Bixio e Macedonio Melloni, e alla costruzione di un condotto in Borgo Stallatici ed altri lavori accessori attinenti. Prezzo L. 47,536.98. Deposito L. 5,600. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Padova (23 giugno, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature e dell' alveo del fiume Gorzone dalla risvolta di Buoro Vecchio alla chiavica Bebbe, in comune di Cavarzere, dell'estesa per l'argine destro di metri 7,465, e per l'argine sinistro di m. 7,506. Importo ridotto a L. 219,063.59. Cauz. provv. L. 14,000; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (23 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quinquennale delle opere di bonificazione eseguite e da eseguirsi tanto nella parte orientale che in quella occidentale del lago Salpi, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 48,691.83. Cauzione provv. L. 3,200; def. mezz'annata del canone d' appalto depurata del ribasso d'asta. Fat. a giorni 15.

Prefettura della Provincia di Grosseto (24 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori occorrenti per una nuova sfociatura nell' argine sinistro del primo canale diversivo di Ombrone per condurre le torbe nel primo recinto del Chiocciolaio per la somma soggetta a ribasso d' asta di L. 75,660. Cauz. provv. L. 3.000; def. il decimo dell' importo netto delle opere d' appalto. Fatali a giorni 15.

Municipio di Castelbuono (27 giugno, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della costruzione delle opere relative alla sistemazione della via Lunga, oggi Corso Vittorio Emanuele, pel prezzo di L. 53,000 comprese L. 5636.36 per impreviste. Deposito L. 1,500.

Liceo-Convitto Nazionale di Salerno T. Tasso (28 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto di tutti i lavori, opere e provviste per la riduzione, ristauro ed adattamento dell' ex-Monastero di Sava nel comune di Baronissi, a casa di villeggiatura del Liceo Convitto Tasso di Salerno, per la presunta somma di L. 76,420 a base d' asta. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 8,000. Fatali a giorni 15.

Città di Torino (30 giugno, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto della costruzione di un edifizio per scuole ai Tetti Frè, in regione Molinette. Importo L. 54,000. Dep. L. 5,400. I fatali scadono alle 11 ant. del 16 luglio.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di N. 3 ponti metallici per la ferrovia Siracusa-Licata.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal 7 al 13 maggio* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	652,964.76	368.91
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	607,897.34	353.02
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48	+ 45,067.42	+ 15.89
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,725.61	9,716,122.46	5,630.54
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	9,141,436.17	5,308.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 3.61	+ 574,686.29	+321.92
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	309,936.17	207.87
Settimana corrisp. nel 1884.	1,388.—	272,041.11	195.99
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+103.—	+ 37,895.06	+ 11.88
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	4,907,894.15	3,291.68
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,383.07	4,607,159.72	3,331.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+107.93	+ 300,734.43	— 39.43

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	10,154.91	455.74	10,610.65
Torino-Lanzo . » 32	26,400.53	10,034.82	36,435.35
Settimo-Rivarolo » 23	9,856.34	6,976.96	16,833.30
Santhià-Biella . » 30	22,092.94	20,965.40	43,058.34
Fossano-Mondovì » 24	2,764.91	31.42	2,796.33
Sassi-Superga . . » 3	2,942.25	»	2,942.25
	74,211.88	38,464.34	112,676.22

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana. — *Dal 5 all' 11 marzo* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	658,651.50	19,909.18
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	706,734.54	21,916.60
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	48,083.04	2,007.42
Ammontare dell'Esercizio dal 1° all'11 marzo 1885 . .	1,725.00	6,319,132 79	19,131.52
Periodo corr. 1884	1,684 –	6,612,681.43	20,218.20
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	293,548.64	1,086.68

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 maggio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	16,707.70	1.896 35	8,132.35	1,820.15	3,624.75	2,766.35
Bagagli . . .	300.35	57,40	318.75	7.70	47.10	7.40
Merci G. V.	3,363.20	199.60	542.55	80.40	241.70	»
Merci P. V.	13,367.00	2,432.75	4,320 90	1,790.40	2,028.55	330.60
Totali . .	33,738.25	4,586.10	13,314.55	3,698.65	5,942.10	3,104.35

ANNUNZI

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 17 Giugno 1885. Num. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

I signori Associati, il cui abbonamento è scaduto, oppure scade col 30 giugno corrente, sono vivamente pregati di spedire subito (per evitare ritardi nell'invio del giornale) l'importo della rinnovazione, con vaglia postale o biglietti della Banca Nazionale in lettera raccomandata.

L' Amministrazione.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 23).

Poichè in seguito alla promulgazione del nuovo Codice di commercio le tariffe speciali non possono più essere applicate d' ufficio, ma devono essere chieste dallo speditore, fu stabilito che, anche nel caso di cambiamento di destinazione o di velocità, i mittenti debbono invocare sul modulo all' uopo stabilito la tariffa speciale, ove intendano che questa venga applicata al nuovo trasporto. Essendosi poi verificato che talvolta gli speditori, in luogo di esprimere la domanda della tariffa nel modo regolamentare, si limitano ad indicare il numero della tariffa richiesta, fu convenuto che debbasi tener valida la semplice indicazione del numero, purchè sia scritto di pugno del mittente ed in tutte lettere.

Fu però fatta eccezione per la tariffa n. 50, poichè, essendo retta da disposizioni speciali riguardanti i termini di resa e la responsabilità, è necessario che la domanda sia fatta colla formola prescritta e comprenda anche l' indicazione del numero.

Essendosi verificato sovente il caso di reclami per applicazione di tassa minima, per vagone, a merci voluminose, le quali occuparono effettivamente un carro per intero, ma che per non essere contrassegnate da asterisco sono soggette al disposto dell' art. 114 (merci ingombranti), e non è prescritta l' indicazione dei fattori di misurazione allo scopo di poter esaminare con fondamento i reclami stessi, fu stabilito che i fattori di misurazione vengano esposti per tutte le merci voluminose in genere, senz' obbligo di riscossione della metà tassa in più per quelle non contrassegnate da asterisco.

Allo scopo di diminuire le lagnanze del commercio per quanto riguarda il trasporto delle merci di facile deperimento, si convenne di esigere dai mittenti il rilascio del bollettino di garanzia nel solo caso in cui gli oggetti presentati per la spedizione non sieno convenientemente imballati o presentino traccie di deterioramento o di avaria.

Ritenuto che la portata dei vagoni non segna il limite massimo del peso in essi caricabile, venne abrogata la disposizione prescrivente che per certe merci assorbenti, quali i legnami, mattoni, ecc., suscettibili d'aumento di peso, il carico fosse inferiore alla portata dei vagoni stessi.

Ai trasporti di alpagà, canape, cotone e lana venne accordato il carico in vagoni scoperti con copertoni, senza pagamento di tassa di nolo pei medesimi, purchè i mittenti firmino il bollettino di garanzia.

Nelle tariffe del servizio internazionale, e specie in quello italo-francese, non era previsto il caso di merci oltrepassanti la lunghezza di un vagone ordinario (metri 6) e che venivano trasportate su vagoni di lunghezza eccezionale.

Ora, siccome si approfittava di tale lacuna per pretendere che le merci di lunghezza eccezionale trasportate su d' un vagone, pure di lunghezza eccezionale, venissero tassate sul peso come merce ordinaria, appoggiandosi al fatto che il trasporto aveva avuto luogo in un solo vagone, così, a togliere qualsivoglia falsa interpretazione di tariffa, ed a scanso di contestazioni, si prescrisse che alle merci oltrepassanti la lunghezza di 7 metri caricate su di un vagone a 4 assi di lunghezza e di portata eccezionale si abbiano ad applicare le tasse come se l' invio venisse effettuato su due vagoni ordinari congiunti della portata di 10 tonnellate.

Preoccupata l' Amministrazione della facilità con cui gli

antichi piombi venivano rimossi ed alterati, agevolando così le manomissioni e sottrazioni di merci, sino dall'anno 1882 fece esperimentare da diverse stazioni un nuovo sistema di piombatura.

Gli esperimenti fatti avendo dato buoni risultati, dal 1° luglio 1883 detto sistema di piombatura venne esteso a tutte le stazioni della rete.

Aumentato considerevolmente il numero dei vagoni speciali, serbatoi, cisterne, refrigeranti ed altri, adottati pel trasporto esclusivo di determinate merci, i quali vengono trasportati esenti da tassa, nell'andata a vuoto per prendere merci, o vuoti di ritorno, purchè la loro tara non ecceda il peso massimo di chilogrammi 7500 se senza freno, e gli 8000 chilogrammi se con freno, e colla sopratassa di L. 0.051 per tonnellata e chilometro sul peso eccedente i detti massimi di tara, si compilò e distribuì alle stazioni un nuovo elenco di tutti i vagoni speciali esteri e nazionali già circolanti sulla rete, stabilendo le norme da osservarsi per quelli che fossero ulteriormente introdotti sulla stessa rete.

Dopo l'attuazione della tariffa speciale pel trasporto delle macchine agrarie a vagone completo avvenuta nel gennaio 1881, e specialmente dopo l'apertura del Gottardo, si ebbe a constatare che, allo scopo di fruire dei prezzi stabiliti pei vagoni ordinari da 8 a 10 tonnellate, detta tariffa era invocata anche per macchine agrarie provenienti dall'estero e caricate su vagoni belgi a 3 ed a 4 assi di lunghezza eccezionale.

Nella considerazione quindi che la detta tariffa era stata fatta nel 1881 sui tipi del materiale italiano, e che pei trasporti in parola si dovevano impiegare solo dei carri da 8 e da 10 tonnellate, a togliere ogni inconveniente venne rinnovata la tariffa stessa, comprendendovi speciali prezzi pei vagoni da 8, 10, 12, 14, 15, 16 e 20 tonnellate, e dando altresì speciali norme pel carico degli accessorii di macchine sui singoli vagoni.

Essendosi apportate molte modificazioni e varianti al regolamento tariffa (edizione 1881) pel trasporto sulle strade ferrate italiane delle merci e materie infiammabili ed esplodenti, dietro approvazione ministeriale, col 1° febbraio 1883 si attivò pel trasporto delle materie stesse un nuovo regolamento che comprende tutte le varianti, modificazioni ed aggiunte e che annulla quello precedentemente in vigore.

Certo signor Medail, di Torino, avendo fatta istanza affinchè venisse ammesso il trasporto in ferrovia di un nuovo esplodente di sua invenzione, denominato *Bengalina*, in seguito alle esperienze fatte e dietro autorizzazione ministeriale, a datare dal 25 maggio 1883 la detta materia esplosiva venne ammessa al trasporto sulle ferrovie italiane coll'applicazione dei prezzi e sotto l'osservanza delle condizioni stabilite per la dinamite.

In seguito a reclami del commercio, e per analogia a quanto si osserva in servizio internazionale, si ammise, come aggiunta all'art. 15 del regolamento pel trasporto delle materie pericolose, che la benzina potesse essere accettata pel trasporto in ferrovia anche se contenuta in recipienti di latta o di vetro posti a loro volta in ceste di vimini provviste di robuste maniglie, purchè ciascun collo non oltrepassi i 75 chilogrammi.

Allo scopo di far cessare i continui reclami del commercio in merito al modo d'imballaggio prescritto per l'acqua ragia, d'accordo colle ferrovie Romane e Meridionali si dispose affinchè l'acqua ragia venga accettata pel trasporto anche in piccole casse di latta racchiuse a due a due in casse di legno perfettamente condizionate.

Per soddisfare ai desideri ripetutamente manifestati, il solfuro di carbonio compreso fra le materie pericolose di 3ª categoria fu ammesso al trasporto in assegnato, semprechè il mittente garantisca all'Amministrazione ferroviaria il pagamento delle tasse.

Venne inoltre stabilito che detto solfuro sia trasportato a destinazione colla maggior celerità possibile, servendosi anche di treni misti sulle linee che non sono percorse da treni-merci.

Previ accordi colle strade ferrate Romane e Meridionali col 1° novembre venne posta in vigore una nuova tariffa applicabile ai cavalli da corsa e da monta in vagone scuderia, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo.

Per conseguenza la tariffa speciale n. 18 gran velocità di queste strade ferrate rimase in vigore solamente pei cavalli in vagone scuderia destinati ad esposizioni ippiche.

Per fruire di detta tariffa speciale i cavalli da corsa devono essere scortati da una dichiarazione dell'ufficio dello Stud-book italiano come quelli destinati alla riproduzione.

Il prezzo per capo e per chilometro (compresa l'imposta del 13 per cento) è di L. 0.113, salvo la tassa di lire 6,00565 per ogni mille lire di valore e per chilometro per cavalli di un valore dichiarato oltre alle L. 5000.

Essendosi attribuito alla elevatezza delle tariffe ferroviarie una delle cagioni per cui il commercio delle piante non avrebbe quello sviluppo desiderabile in un paese agricolo quale è l'Italia, si concordò colle ferrovie Romane e Meridionali una tariffa speciale ridotta piccola velocità, accordando inoltre ai trasporti a grande velocità i prezzi della tariffa speciale 3 delle derrate alimentari.

A cominciare dal 16 settembre 1883, d'accordo colle ferrovie Romane e Meridionali, furono stabilite tariffe speciali pel trasporto a grande e piccola velocità in servizio interno e cumulativo italiano:

a) pegli alberi d'innesto spediti dall'uno all'altro Comizio agrario;

b) per le piantine forestali destinate al rimboschimento;

c) per le macchine e per gli strumenti agrari di proprietà dello Stato;

d) per il bestiame (esclusi i cavalli) destinato al miglioramento delle razze.

In seguito ad accordi presi colle ferrovie Romane e Meridionali, a cominciare dal 31 luglio la tariffa vigente pel trasporto dei cani, di cui all'art. 37 del regolamento-tariffa, venne abrogata e sostituita da altra molto più vantaggiosa pel pubblico.

Essa è stabilita in L. 0,0226 (imposta governativa del 13 per cento compresa) per ogni capo e per ogni chilometro, coll'applicazione della tassa minima in ragione di L. 0.50 per capo e per le spedizioni in servizio interno, e L. 0.30 per capo e per ciascuna Amministrazione per le spedizioni in servizio cumulativo.

Poco si ha a dire intorno al servizio doganale per l'anno 1883.

Le nuove tariffe delle tasse di commissione e facchinaggio doganale e le disposizioni, le quali, come si disse nella precedente Relazione, vennero sottoposte all'esame del Ministero, non furono peranco approvate, cosicchè nel 1883 continuarono ad essere in vigore le tariffe e le norme stabilite nel 1874.

Per altri rispetti il servizio doganale non presentò alcun fatto saliente, se si eccettui la facoltà accordatasi al commercio di Venezia di eseguire in proprio le operazioni doganali alla stazione marittima; e ciò in vista delle speciali condizioni in cui si trovava la stazione stessa, ed anche per la natura delle operazioni doganali che vi si compiono, ferma per altro restando la massima che nelle sezioni doganali situate presso la ferrovia, questa ha il diritto di eseguire ogni operazione.

Per quanto riflette il *Servizio cumulativo italiano*, oltre le disposizioni superiormente indicate riguardo ai trasposti militari ed agli impiegati governativi delle Amministrazioni provinciali, e la creazione e riforma di tariffe attuate d'accordo colle altre Amministrazioni, nessuna speciale innovazione fu portata.

Merita invece una speciale attenzione l'estendersi del servizio di corrispondenza fra la rete dell'A. I. e le ferrovie economiche e tramvie che vengono man mano aprendosi all'esercizio, come brevemente qui accenniamo.

In seguito all'ammissione della stazione di Torino suc-

cursale al servizio delle merci a grande ed a piccola velocità, il servizio di scambio delle merci a piccola velocità già esistente colla ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, a cominciare dal 1° maggio 1883 si è esteso alle merci a grande velocità, al numerario ed ai valori, e viene fatto alla nominata stazione succursale anzichè a Torino Porta Susa; per conseguenza le stazioni della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo possono corrispondere col tramite di Torino succursale per gli indicati trasporti a grande ed a piccola velocità.

Stante gli accordi colla Società della ferrovia centrale e delle tramvie del Canavese, a cominciare dal 16 ottobre 1883 venne attuato un servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame, nonchè pel numerario e per gli oggetti preziosi da e per le stazioni della ferrovia Settimo-Rivarolo e della tramvia Rivarolo-Cuorgnè a mezzo della stazione di Settimo.

(Continua).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale del* 28 *maggio* 1885.

(Contin. — Vedi num. 23).

V. — SPESE DI COSTRUZIONE.

Per il completamento della costruzione delle nuove linee Aquila-Rieti-Terni, Termoli-Campobasso-Benevento, furono spese nel corso dell'anno 1884 . . . L.	5,341,288.31
Per la costruzione della linea Cancello-Castellamare-Gragnano . . . . »	3,175,560.85
Per la stazione definitiva di Taranto »	251,711.69
Per studi di nuove linee da costruirsi »	61,186.27
Per opere nuove sulle altre linee già in esercizio e regolarizzazione di partite . »	3,107,293.79
e così in totale . . . . L.	11,937,040.91
Aggiunta tale somma a quella che risulta spesa a tutto il 1883, in . . . . . »	428,755,236 70
si ha l'importo totale delle spese di costruzione al 31 dicembre 1884, in . . L.	440,692,277.61

siccome rilevasi dal relativo capitolo del Bilancio.

VII. — PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLA RETE MERIDIONALE

La lunghezza assoluta della rete non ha subìto alcuna variazione, non essendosi, durante l'anno 1884, aperto all'esercizio alcun nuovo tronco. La lunghezza media soltanto, che per l'anno 1883 era stata di chilometri 1620.68, raggiunse per il 1884 il definitivo sviluppo di tutta la rete sociale che è di chilometri 1722.

Il prodotto complessivo che, dedotta l'imposta erariale, era stato nel 1883 di L. 26,309,441.41 e per chilom. L. 16,233.58
risultò nel 1884 di » 28,748,280.38 id. » 16,694.78
onde l'aumento nel
prodotto compl.° di L. 2,438,838.97 pari al 9.27 % ————
e nel prodotto chilometrico di . . . . . . L. 461.12
corrispondente al 2 84 per cento.

Nel prodotto complessivo suindicato non sono però comprese . . . . L. 464,707.10
per compensi diversi e prodotti indiretti ottenuti nell'anno; nè le . . . . » 329,411.81
riferentesi a introiti dei precedenti esercizi.

Come si rileva dal seguente quadro, ad eccezione dei trasporti di viaggiatori nei quali è risultato, in confronto all'anno precedente, la diminuzione di prodotto di lire 392,906.55, le altre categorie di trasporti presentano un aumento corrispondente al 15.52 0[0 per la grande velocità ed al 20.21 0[0 per la piccola velocità.

DISTINZIONE dei prodotti	1884	1883	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinari, militari e valigia delle Indie	10,951,619.48	11,344,526.03	»	392,906.55
Trasporti a G. V., compresi quelli in vagoni refrigeranti	1) 3,788,731.81	3,279,843.91	508,887.90	»
Trasporti a P. V. . .	13,516,599.37	11,243,980.81	2,272,618.56	»
Introiti diversi	2) 491,329.72	441,090.66	50,239.06	»
			2,831,745.52	392,906.55
Totale aumento nel 1884 di . . . . L.			2,438,838.97	

(1) I prodotti per trasporti in vagoni refrigeranti ascendono a L. 174,207.08.
(2) I diritti accessori per trasporti fuori sovvenzione id. a » 928 50

Non vi farà meraviglia la diminuzione che si osserva nei prodotti dei viaggiatori, la quale è dovuta all'epidemìa colerica, che paralizzò per alcuni mesi il movimento industriale e commerciale del più importante centro di produzione e di scambio servito dalle nostre ferrovie.

Nel periodo dal giugno al settembre la quantità dei viaggiatori ordinari diminuì, in confronto allo stesso periodo dell'anno precedente, di n. 431,941 ed i corrispondenti prodotti diminuirono di L. 766,474.

Siccome però negli altri mesi dell'anno si è verificato un aumento, così in complesso la diminuzione di prodotto risulta di L. 392,906.55.

Pei trasporti a grande velocità la diminuzione verificatasi negli introiti dei bagagli, in conseguenza della diminuzione dei viaggiatori, e quella constatata nei prodotti del bestiame e del numerario, di cui si parlerà più innanzi, furono neutralizzate dall'aumento considerevole che si ebbe pei numerosi trasporti di derrate alimentari (uva fresca) effettuati nell'ultimo trimestre dell'anno.

L'aumento di prodotto nei trasporti a piccola velocità va ascritto ai maggiori trasporti di vino che ebbero luogo dalle provincie di Bari, Lecce e Benevento, per le provincie dell'Italia superiore e media, ove il raccolto delle uve fu scarso e di mediocre qualità.

Esaminiamo ora il seguente Quadro nel quale sono indicati i prodotti per chilometro e per linea, in confronto a quelli dell'anno 1883.

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Dim.
	1884	1883	1884	1883	nell'anno 1884 in confronto del 1883	
Bologna-Ancona	204.—	201.—	31,416.59	27,720.52	3,696.07	»
Napoli-Eboli-Castellammare di Stabia	87.—	87.—	31,270.86	36,625.95	»	2,355.09
Foggia-Napoli	198.—	193.—	26,688.18	27,560.03	»	871.85
Ancona-Foggia	323.—	323.—	20,732.67	16,985.01	3,747.63	»
Foggia-Bari	123.—	123.—	23,159.25	20,199.81	2,959.44	»
Bari-Otranto	198.—	198.—	7,758.53	8,038.56	»	280.03
Castelbologn.e-Ravenna	42.—	42.—	11,292.08	10,727.65	561.43	»
Bari-Taranto	115.—	115.—	5,864.19	6,083.86	»	219.67
Castellammare Adriatico Aquila-Terni	230.—	164.64	5,012.13	4,669.96	342.17	»
Foggia-Candela	1)39. »	39.—	2,506.21	2,558.78	»	52.54
Termoli Campobasso-Benevento	172.—	136.04	3,446.86	3,159.90	286.96	»

(1) Nove chilometri sono comuni colla linea Foggia-Napoli.

Un aumento di qualche entità si nota nei prodotti chilometrici delle linee Bologna-Ancona, Ancona-Foggia, Foggia-Bari. La ragione di tale incremento di prodotto, dovuto per circa un quarto ai trasporti a grande velocità e per tre quarti ai trasporti a piccola velocità, sta nella straordinaria esportazione di vino per l' Alta Italia e per l'estero, alla quale si è accennato più sopra.

Ed è facile convincersene quando si consideri:

1. che la quantità di vino spedita per Bologna, per l'Alta Italia e per l'estero dalle stazioni del tronco Foggia-Bari e da alcune del tronco Noicattaro-Otranto fu nel 1883 di quintali 389.150 e nel 1884 di quintali 812.879, ciò che segna un aumento di quintali 423 729;

2. che notevoli furono pure i trasporti di vino effettuati dalle stazioni sopra accennate a destinazione di quelle comprese nei tronchi Ancona-Foggia e Bologna-Ancona;

3. infine che il movimento d' importazione dall' Alta Italia ha dovuto aumentare in causa di numerosi trasporti di recipienti vuoti di ritorno.

Il maggior prodotto verificatosi sul tronco Castel-Bolognese-Ravenna, va attribuito a notevoli trasporti di materiali per ferrovia eseguiti da Imola per Ravenna, per la costruzione della nuova linea complementare Ravenna-Cervia, ora aperta all'esercizio.

In quanto ai tronchi Castellamare Adriatico-Aquila-Terni e Termoli-Campobasso-Benevento, era da aspettarsi il maggior prodotto che infatti si è verificato, dacchè i tronchi stessi non furono aperti all'esercizio nell'intera loro lunghezza, se non verso la fine dell' anno 1883 e che in così breve tempo il traffico non poteva avere acquistato tutto il suo naturale sviluppo.

Tra le linee sulle quali i prodotti furono in diminuzione vi segnaleremo quella di Napoli-Eboli-Castellamare di Stabia, il cui minore prodotto è dovuto quasi per intero al minor movimento dei viaggiatori di cui si è detto più sopra.

Sulla linea Foggia-Napoli la considerevole diminuzione dei trasporti di viaggiatori e quella pure rilevante dei trasporti di cereali, di cui sarà detto in appresso, furono in gran parte neutralizzate dall'aumento nei trasporti di vino. Dalle stazioni della linea Foggia-Otranto si spedirono a Napoli, in complesso, quintali 210,210 di vino, mentre nel 1883 se ne inviarono quintali 114,817. Si ebbe quindi un maggior trasporto sulla linea Foggia-Napoli di quintali 95,393.

La linea Bari-Otranto, il cui prodotto nell' anno 1883 era aumentato considerevolmente pei trasporti di olio di oliva e di sanza, diminuì nell' anno successivo per essere quasi totalmente mancati tali trasporti, in conseguenza dello scarso raccolto delle olive. Il maggior introito effettuato nell'ultimo trimestre dell'anno, pei trasporti di vino dalle stazioni di Fasano, Trepuzzi, Lecce e Maglie non è stato sufficiente a compensare gli effetti della diminuzione sopra accennata.

Finalmente la piccola diminuzione che presenta il tronco di Foggia-Candela è da attribuirsi al fatto che nell' anno 1884 ebbero a mancare le spedizioni di materiali da ferrovia effettuate nell' anno precedente per Candela, per la costruzione del tronco Candela-Rocchetta-Melfi.

Il numero totale dei viaggiatori trasportati nel 1884 fu di 4,626,171
mentre era stato nel 1883 di 5,010,729

da cui una differenza di N. 384,558

in meno nell'anno 1884 corrispondente al 7.67 0[0.

Il prodotto dei viaggiatori era stato nel 1883 di . . . . L. 11,031,696 03
ossia L. 2.20 per viaggiatore; nel 1884 fu di . . . . » 10,373,648.74

ossia L. 2.24 per viaggiatore, d' onde una diminuzione complessiva di . . . . . L. 658,047.29

corrispondente al 5.97 0[0 ed un aumento nel prodotto per viaggiatore di L. 0.04 corrispondente all'1.82 per cento.

Sommate insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori risultò pel 1884 la somma di chilom. 246,183,654
mentre pel 1883 si ebbero . . . » 270,975,779

da cui una differenza in meno nel 1884 di . . . . chilom. 24,792,125

pari al 9.15 0[0.

La distanza media percorsa da ciascun viaggiatore è stata nel 1883 di . . . chil. 54.08
e nel 1884 fu di . . . » 53.22 con una diminuzione di . . . . chil. 0.86 pari all'1.59 0[0.

Dal seguente quadro rileverete in quale proporzione si siano ripartiti i viaggiatori tra le varie classi nell' anno 1884 in confronto del 1883:

	Viaggiatori a prezzo intero				Viaggiatori a prezzo ridotto				MILITARI ed altri viaggianti per conto dello Stato
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Cl.	
Numero dei Viaggiatori 1884.	86,279	550,388	2,179,347	215,984	77,157	473,401	699,518	2,009	342,085
Numero dei Viaggiatori 1883.	94,180	590,327	2,304,387	259,926	79,692	500,467	771,829	2,458	407,463
Aumento	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Diminuzione	7,901	39,939	125,040	43,942	2,535	27,063	72,311	449	65,378
Prodotto dei Viaggiatori 1884.	949,443.11	2,468,029.22	3,842,087.52	130,720.88	342,006.73	1,085,582.06	760,702.88	726.47	794,349.87
Prodotto dei Viaggiatori 1883.	1,076,851.84	2,586,750.15	3,933,405.01	160,814.49	331,268.90	1,081,633.29	808,479.13	780.93	1,051,712.29
Aumento	»	»	»	»	10,737.83	3,948.77	»	»	»
Diminuzione	127,408.73	118,720.93	91,317.49	30,093.61	»	»	47,776.25	54.46	257,362.42
Prodotto medio p. Viaggiatore 1884	11.00	4.48	1.76	0.61	4.43	2.29	1.09	0.36	2.32
Prodotto medio p. Viaggiatore 1883	11.43	4.38	1.71	0.62	4.16	2.16	1.05	0.32	2.58
Aumento	»	0.10	0.05	»	0.27	0.13	0.04	0.04	»
Diminuzione	0.43	»	»	0.01	»	»	»	»	0.26

Come osserverete, la diminuzione nel numero dei viaggiatori è comune a tutte le categorie, mentre il prodotto complessivo è aumentato pei soli viaggiatori di 1ª e 2ª classe a prezzo ridotto. Tale aumento dipende dal fatto

che il percorso medio di ciascun viaggiatore di 1ª e 2ª classe a prezzo ridotto risultò nell'anno 1884 maggiore di quello verificatosi nell'anno precedente.

In quanto ai prodotti medi, la diminuzione in quelli dei viaggiatori di 1ª e 4ª classe a prezzo intero, e militari, deriva da corrispondenti diminuzioni nei percorsi medi di ogni viaggiatore: il fatto opposto spiega l'aumento di prodotto medio nelle altre categorie.

Il prodotto complessivo dei trasporti di bagagli e di merci a grande velocità, compresi quelli fuori sovvenzione, ed escluso quello della valigia indiana, fu nel 1884, come si rileva dal seguente quadro, di. . . . L. 3,868,934.56
nel 1883 era stato di . . . . » 3,361,653.00

d'onde un aumento a vantaggio dell'anno 1884 di . . . . L. 507,281 56
pari al 15 09 per cento.

INDICAZIONE delle CATEGORIE	UNITA' di trasporto	QUANTITÀ trasportate nel 1884	PRODOTTO 1884	PRODOTTO 1883	Aum. sul prodotto del 1883	Dim. sul prodotto del 1883
Bagagli	Quint.	77,387	265,607.00	282,101.04	»	16,494.04
Cani	Num.	7,976	13,022.99	12,287.30	735.69	»
Mercanzie e derrate alimentari	Quint.	1)1,041,950	2,670,354.11	1,881,978.30	788,375 81	»
Bozzoli	Id.	9,856	38,019.42	31,346.33	6,673.09	»
Numerario ed oggetti di valore	Lire	82,209,571	55,471.88	79,260.20	»	23,788.32
Veicoli e ferretri	Num.	128	8,423.53	9,660.89	»	1,237.36
Bestiame	Capi	296,808	396,149.93	582,229.37	»	186,079 44
Trasporti per conto dello Stato			167,475.87	147,222.46	20,253.41	»
Introiti diversi			79,274.25	79,329.59	»	55.34
Introiti per trasporti esclusi dal computo della sovvenzione			175,135.58	260,441.52	»	85,305 94

1) Sono esclusi quintali 125,133 di derrate alimentari e quintali 1,285 di imballaggi, trasportati in vagoni refrigeranti dal 1º gennaio al 10 luglio.

Tale aumento è dovuto quasi per intero ai trasporti di derrate alimentari, dei quali si è già parlato; la diminuzione nei trasporti di bagagli è conseguenza naturale della diminuzione dei viaggiatori; il minor prodotto risultato dalle spedizioni di numerario in confronto dell'anno precedente deriva dal fatto che nell'anno 1883 si effettuarono eccezionali trasporti di numerario per predisporre l'abolizione del corso forzoso.

È naturale che presentino diminuzione i trasporti fuori sovvenzione i quali si effettuarono in una parte dell'anno e cioè nel periodo dal gennaio al 10 luglio, epoca in cui cessarono di avere effetto i contratti stipulati con diverse Ditte in dipendenza della legge 29 maggio 1879.

Dei trasporti di bestiame si dirà in seguito.

A piccola velocità si trasportarono:

nel 1884 . . . . Quintali 14,983,694
e nel 1883 . . . . » 13,996,697

da cui un aumento di . . . . . . Quintali 986,997

corrispondente al 7.05 per cento.

L'introito complessivo dei trasporti a piccola velocità (esclusi i veicoli ed il bestiame) fu:
nel 1884 . . . di L. 13,210,764.25 e per quint. di L. 0.882
nel 1883 era stato di » 11,049,951.28 » » 0.789

risulta quindi
un aumento di . . L. 2,160,812.97 e per quint. di L. 0.093
ovvero del 19.55 0[0 sull'introito complessivo e dell'11.79 per cento sull'introito per quintale di merce trasportata.

La percorrenza complessiva delle merci a piccola velocità fu nel 1884 di . . . Tonnellate-chilometri 224,330,899
era stata nel 1883 di . » 187,619,278

da cui un aumento di Tonnellate-chilometri 36,711,621
ossia del 19.57 0[0.

(*Continua*).

LAVORI PUBBLICI

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai signori ingegneri capi del Genio civile la seguente Circolare riguardante gli studi, i progetti e l'esecuzione delle opere:

Roma, 31 *maggio* 1885.

Le frequenti proposte che le Direzioni generali del Ministero sono costrette a farmi, quando per variazioni di tracciati o progetti, quando per aumento di prezzi, quando per modificazioni di contratti e quando per concessioni di maggiori compensi, dimostrano manifestamente che gli studi delle opere pubbliche fatte per conto dello Stato non sono sempre così diligenti ed accurati come dovrebbero, e che la loro esecuzione lascia essa pure spesse volte molto a desiderare.

Questo doloroso fatto, già ripetutamente avvertito e lamentato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, ha dato argomento a molte e gravi osservazioni anche alle Camere legislative, le quali più volte negli uffici e col mezzo delle Commissioni hanno chiamato l'attenzione del Governo sulla negligenza con cui parecchi lavori furono progettati e condotti con danno degli interessi del paese e sperpero del denaro pubblico. E della legittimità di questi lagni fanno pur troppo fede le non rare rovine che avvengono di opere già compiute, l'abbandono di lavori cominciati, le numerose varianti più o meno radicali ai progetti, i forzati cambiamenti dei materiali delle cave e talvolta perfino della struttura stessa degli edifici, gli aumenti diventati ormai sistematici di parte o di tutti i prezzi unitari, la inosservanza della procedura prescritta per regolare queste variazioni nei loro effetti tecnici amministrativi ed economici, la conseguente lentezza e le infinite difficoltà delle liquidazioni finali, e per ultimo la grande sproporzione fra il prezzo presunto e il prezzo reale delle opere.

Credo inutile di rappresentare a V. S. Ill.ma i tristi effetti morali ed economici che non possono a meno di pro-

durre simili fatti: e solo mi basterà ricordarle le lunghe liti e le onerose transazioni a cui danno luogo, la perturbazione ch'essi apportano nei bilanci, e il danno che può derivarne al prestigio dell'Amministrazione.

Questi effetti bastano a dar ragione della deliberazione in cui sono venuto di mettere termine agli accennati inconvenienti, rendendone per quanto è possibile responsabili coloro alla cui negligenza sono dovuti. Epperò ho già invitato i Direttori generali del Ministero e gl'Ispettori del Genio civile ad esaminare con tutta accuratezza e severità dal punto di vista tecnico e disciplinare i lavori che si stanno studiando ed eseguendo e i modi con cui sono studiati ed eseguiti, e a formulare con tutta precisione volta per volta quei provvedimenti che ritengono necessari ad assicurare la buona e regolare esecuzione dei lavori, presentando, quando lo credano opportuno, proposte di provvedimenti, così a carico come a vantaggio dei funzionari a cui è dovuta la loro cattiva o buona riuscita.

Non dubito che V. S. Ill.ma verrà dal canto suo coadiuvarmi a conseguire lo scopo che mi sono proposto: e frattanto la prego di voler portare a conoscenza di tutti gli impiegati da Lei dipendenti questa circolare, affinchè ciascuno sappia che come il Ministero è disposto a tenere nel debito conto lo zelo e i meriti dei suoi funzionari, così è risoluto di non lasciar passare inavvertita nessuna loro negligenza o trascuratezza.

Il Ministro
GENALA.

CIRCOLAZIONE E TRANSITO LUNGO LE FERROVIE

L' on. Genala, ministro dei lavori pubblici, con sua circolare in data 1° corr. giugno, comunicava ai Prefetti, ai Regi Commissari per la sorveglianza delle ferrovie ed alle Amministrazioni esercenti le ferrovie, il seguente R Decreto emanato a maggior intelligenza e migliore interpretazione dell' art. 302 della legge sui lavori pubblici, relativo sia al divieto fatto a qualunque persona estranea al servizio delle ferrovie di introdursi, circolare o fermarsi lungo le linee, sia alle eccezioni ammesse nell' interesse pubblico a tale proibizione:

Il Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici

Visto l'art. 302 della legge 20 marzo 1865, allegato F sui lavori pubblici;

Considerata la necessità di limitare quanto più è possibile lungo le linee ferroviaria il transito delle persone estranee al servizio, non solo per i pericoli che esse incontrano, ma eziandio per gli imbarazzi che arrecano al servizio medesimo;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Decreta:

Agli effetti dell' art. 302 della legge organica sui lavori pubblici, il divieto d' introdursi, di circolare e di fermarsi nel recinto della ferrovia e delle sue dipendenze non è esteso ai Reali Carabinieri nè ai funzionari ed agenti della pubblica sicurezza e dell' Amministrazione delle finanze dello Stato per il servizio doganale.

Le Guardie campestri, municipali, daziarie e forestali e gli agenti di bassa forza delle Capitanerie dei Porti, come ogni altro funzionario od agente facente parte di Corpi armati, assimilati a quelli di pubblica sicurezza, non potranno introdursi, circolare o fermarsi lungo la ferrovia fuori dei luoghi a ciò stabiliti (passaggi a livello) se non saranno muniti di apposito permesso personale e temporario, da rilasciarsi dalla competente Amministrazione ferroviaria a quelli fra detti Agenti per i quali fosse riconosciuto necessario.

Roma, addì 28 maggio 1885.

Il ministro firmato: GENALA.

FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

La viva questione insorta e dibattuta nella stampa sarda relativa alla costruzione di queste ferrovie, ha dato occasione ultimamente alla pubblicazione di un opuscolo sotto il titolo di *Concorrenza o Monopolio*, il quale toglie in esame la questione delle ferrovie complementari in Sardegna, per stabilire che la concorrenza torna profittevole allo Stato ed agli Enti interessati, senza menomamente pregiudicare i diritti di chicchesia, dalla cui supposta lesione l' imperfetta conoscenza dell' argomento inclina a fare scaturire danni sull' isola.

Molti ritengono che la Società delle ferrovie Sarde abbia presentato gli studi definitivi e che essi possano bastare perchè il Governo le affidi, senz' altro, la costruzione delle linee complementari. A tale proposito l' autore opportunamente rileva che, nel presentare alla Camera dei deputati il 17 giugno 1884 lo schema di legge riguardante le ferrovie Sarde, i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze dichiararono che quelli eseguiti dalla Società erano semplici « progetti di massima non particolareggiati abbastanza « da potere in base ad essi stabilire, se non in via ap« prossimativa, i patti concernenti tanto le costruzioni « quanto l' esercizio ».

Nè opinione dissimile esprimevano i Ministri medesimi davanti al Senato.

È chiaro del resto, che il ritardo dell' agognata concessione deriva anzitutto dalla mancanza di studii definitivi: Se oggi il Governo volesse fare atto d' inconsulta condiscendenza e favorire il monopolio, al quale si è mostrato ostile mercè esplicite dichiarazioni, la situazione sarebbe immutata, poichè i progetti che sarebbe in grado di esibire la Compagnia reale non offrono carattere dissimile da quel che avevano allorchè il Governo li giudicava insufficienti per addivenire ad una stipulazione.

La sorta concorrenza quindi non ha sollevato difficoltà ed ostacoli alla celere costruzione delle linee; ha invece stimolato a far presto e bene.

L' autore dell' opuscolo combatte altresì felicemente un altro errore, in cui molti sono caduti: che cioè il Governo sia indissolubilmente vincolato alla Compagnia Reale, e che la concorrenza sia un artifizio diretto a promuovere indugi ed a recare nocumento all' economia isolana. Ed a questo proposito l' autore ricorda la seguente aggiunta all' art. 1° della legge ferroviaria sarda, proposta dall' on. Nervo:

« Il Governo farà eseguire dal personale del Genio civile da lui dipendente lo studio delle ferrovie contemplate

nel presente articolo entro il termine di sei mesi a partire dalla data della promulgazione della presente legge. La concessione della costruzione e dell' esercizio delle linee medesime sarà fatta in base alle migliori offerte che saranno presentate al Governo per mezzo di aggiudicazione pubblica, a mente della legge della contabilità, e tenuto conto delle risultanze dello studio definitivo del progetto. Sarà stabilito il termine di almeno tre mesi da parte dei concorrenti per presentare le loro offerte ».

Osserva poi lo scrittore che questa proposta che l' on. Nervo diceva di fare « contro l' eventualità che si costituisca il monopolio di tutte le ferrovie in una sola mano; fu nel corso della discussione ritirata dallo stesso onor. Nervo, in seguito alle dichiarazioni formali del Ministro ed alle esortazioni spiegative dell' on. Salaris, dopo le quali l' animo del proponente doveva necessariamente tranquillarsi. L' on. ministro Genala infatti, fra le altre cose diceva: « Il Governo non ha nessun vincolo, nè colla Compagnia delle ferrovie Sarde nè con altre, nè potrà aver vincoli prima che la Camera abbia dato l' autorizzazione; e prima di concedere, il Governo cura di bene accertarsi del presunto costo delle linee da costrurre e da esercitare ».

E l' on. Salaris, a cui si attribuisce la convinzione essere lo Stato obbligato a concedere alla Società Reale la costruzione delle linee complementari, soggiungeva: « L' on. Nervo dice che corriamo il pericolo di cadere in mano di una Società la quale finirà per avere le ferrovie della Sardegna in monopolio. Io, per dire la verità, non ho paura di questo fatto. Il Governo con questa legge non assume obbligo di sorta per questa concessione. Egli ha fatto tesoro degli studii fatti da una Società per le gallerie e per la designazione delle linee; ma non si è vincolato a dare a quella Società la concessione delle linee stesse. È dunque eliminato il pericolo del monopolio ».

L' autore dell'opuscolo conchiude col far voti che si dia il giusto, il dovuto campo all' onesta concorrenza; e che non vi sia chi si lasci illudere da considerazioni di ordine accessorio per recedere dalla via della giustizia e della moralità ed abbandonarsi a quella della prepotenza e del monopolio legalizzato; che si convincano tutti della importanza suprema che ha per l'avvenire di un paese lo studio calmo ed accurato di tutto ciò che può riguardare la maggiore o minore bontà d' una concessione ferroviaria, la quale, dopo stipulata, diventa irrevocabile per i privati e per lo Stato, così nel bene che nel male che possa derivarne; e finalmente che tutti si convincano del pari che è un prestigio sfatato il voler considerare la concessione di una rete ferroviaria come una risorsa contro gli squilibrii economici del momento, imperocchè se per cotesto scopo vi sono sempre misure momentanee da adottare, quando però si discorre di reti ferroviarie si ha e deve aversi in animo lo scopo più elevato e più durevole di creare ed alimentare gli immensi benefizii futuri, senza la cui fondata speranza la ferrovia non verrebbe stabilita, nè i cinquanta milioni di lire verrebbero spesi.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

A complemento di quanto abbiamo già pubblicato circa la costituzione dei Consigli d' amministrazione delle nuove Società ferroviarie, diamo oggi l' intero elenco dei componenti il Consiglio della Rete Adriatica, quale risultò in seguito all' ultima assemblea degli azionisti delle ferrovie Meridionali del 28 maggio p. p.

Presidente, Bastogi conte Pietro.

Vice-presidenti, Balduino comm. Domenico e Brambilla Pietro.

Consiglieri, Balduino cav. Giuseppe - Bassi nobile cav. Gerolamo - Cagnola nobile cav. Carlo - Cerasi conte Antonio - Cini cav. Giovanni - Decio comm. avvocato Innocente - Giarrè cav. avv. Massimiliano - Lacaita comm. Giacomo - Lancia di Brolo marchese Corrado - Orsini comm. avv. Tito - Papa cav. avvocato Gio. Antonio - Parodi cav. Giacomo - Pisa cavaliere dott. Luigi - Ricasoli barone Vincenzo - Spinelli cav. Luigi - Tabarrini avv. Camillo - Trezzi cavaliere avv. Ambrogio - Papadopoli conte Niccolò.

Sindaci, Naldi cav. Raffaello - Peri comm. Carlo - Peruzzi comm. Cosimo.

Sindaci supplenti, Luchi cav. Lorenzo - Borghesi cav. Alessandro.

Ecco ora l' ordinamento dei servizi della Società per la Rete suddetta:

Sede centrale e Direzione generale, Firenze.

Tariffe, approvvigionamenti, materiale, ecc.:

Direttore generale comm. ing. Borgnini — Vice direttore generale comm. Bertina.

Esercizio. — Direzione dei trasporti e trazione con sede a Bologna: Direttore comm. ing. Lanino.

Direzione della manutenzione e delle costruzioni, magazzini, fondi di riserva, con sede in Ancona: Direttore comm. ing. Pessione.

Delegazione speciale per l'esercizio con sede a Milano; Delegato cav. ing. Gramegna.

><

Il Consiglio di amministrazione della Società delle Ferrovie Meridionali che ha assunto l' esercizio della Rete Adriatica, ha nominato, ai termini dell'art. 103 del Capitolato, a suoi arbitri nelle questioni che potessero insorgere fra essa e il Governo l' avvocato comm. Piero Puccioni e l' ing. Pietro Spurgazzi.

><

Il tribunale d' appello di Roma ha proceduto, a norma della legge ferroviaria, alla nomina dei seguenti membri nelle Commissioni per la Rete Mediterranea:

Comm. Baccarini per la consegna delle linee; comm. Morandini per la valutazione del materiale mobile: Ing. Lorenzo Parodi per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti; comm. Colacicchi per la valutazione e consegna del materiale d' esercizio.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate Romane ha sottoposto alla sanzione governativa una modificazione da apportarsi al regolamento della Cassa di mutuo soccorso di queste ferrovie, modificazione stata approvata dal Consiglio di amministrazione e suggerita da una apposita Commissione incaricata di rife-

rire sui provvedimenti che sarebbe utile di prendere a partire dal 1.o luglio p. v. nello interesse della Cassa predetta.

La proposta modificazione si concreta come segue: La Cassa continuerà a sussistere provvisoriamente come autonoma fino a che la nuova Amministrazione che succederà a quella delle Romane non provveda altrimenti; durante il periodo transitorio la Cassa continuerà ad essere rappresentata dalle stesse persone che al giorno del cambiamento amministrativo ne componevano il Comitato; l' Amministrazione della Cassa si terrà in base alle norme e prescrizioni del vigente regolamento; mancando per qualsiasi causa alcuno dei membri del Comitato, questo procederà all'opportuna surrogazione.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha designato a rappresentarla nelle Commissioni i seguenti signori;

Cav. ing. Agostini, per la consegna delle linee Siciliane alla Società della rete Sicula;

Cav. Sibona, per la consegna dei materiali di esercizio;

Chizzola, per la consegna degli approvvigionamenti;

Cav. ing. Cavalli, per la consegna delle linee Calabresi e di quelle Meridionali, assegnate alla rete Mediterranea, alla Società della rete medesima;

Ing. Guillot, per la consegna del materiale di esercizio;

Ing. Paria, per la consegna degli approvvigionamenti.

><

È stata chiesta al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra Mestre e Portogruaro, e del tronco dal Ponte di Nozza al Ponte della Selva della ferrovia Bergamo-Ponte della Selva.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato che nel giorno 20 del corrente mese si proceda alla visita di ricognizione per l' apertura all' esercizio della grande galleria di Marianopoli. Della visita sono incaricati un rappresentante del R. Commissariato per l' esercizio delle Strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule ed il Direttore tecnico governativo dei lavori, in concorso dei rappresentanti della Società delle Strade ferrate Meridionali.

><

Domani, giovedì, avrà luogo una visita preliminare dei Capi-servizio delle Ferrovie dell' Alta Italia al nuovo tronco Vigone-Moretta-Saluzzo. Lunedì p. v. si farà poi la visita ufficiale di ricognizione, in seguito della quale verrà fissato il giorno dell' apertura all' esercizio, che riteniamo sarà verso la fine del corrente mese.

><

Lunedì 15 corrente, si è radunata in Roma l'apposita Commissione incaricata di esaminare i regolamenti, che il Ministero dei lavori pubblici, in esecuzione di quanto è stabilito nei capitolati per lo esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, ha compilati per determinare le norme particolareggiate da seguirsi nella vigilanza e direzione degli studi e della esecuzione dei lavori, nelle liquidazioni, collaudi e pagamenti per le nuove costruzioni, nonchè le norme per la contabilità degli introiti e pel relativo riscontro.

La sullodata Commissione, la quale nel suo lavoro deve concordare il testo di detti regolamenti coi rispettivi capitolati, sentendo all'uopo i rappresentanti delle Società concessionarie, venne composta dal comm. Valsecchi, presidente, e dai signori comm. Ferrucci, Borgnini e Schioppo, e dal comm. Cerboni, Ragioniere generale della Stato, in qualità di delegato del Ministero delle finanze.

A rappresentare le Società furono destinati i signori: Comm. Bertina per la rete Adriatica, comm. Magnani per la Mediterranea e comm. ing. Billia per la Sicula.

><

Sappiamo che i principali azionisti della ferrovia Chivasso-Ivrea si sono rivolti al Ministero dei lavori pubblici per domandare se il Governo sarebbe disposto a trattare del riscatto della linea, prima ancora che la nuova Società per la rete Mediterranea ne assuma l'esercizio a luogo e vece dello Stato, giusta la nuova legge del 27 aprile 1885, n. 3048.

È da notare come, a seconda della legge di concessione, scada nel 1888 il periodo di 30 anni, dopo il quale il Governo acquista il diritto al riscatto, il quale, giusta la legge stessa, dovrebbe essere fissato prendendo a base il prodotto netto del quinquennio che precede l'epoca del riscatto, tralasciando fra questi i due anni di minor prodotto e prendendo la media degli altri tre anni, capitalizzando poi questa media in ragione del 100 per cinque.

I predetti azionisti hanno proposto al Governo di trattare sulla base dei prodotti del quinquennio 1881-1885.

><

A proposito di riscatti, siamo informati che fra il Ministero dei lavori pubblici ed i rappresentanti dei concessionari della ferrovia Modena-Mantova si sta trattando pel riscatto della ferrovia medesima.

Crediamo però che siavi non lieve divergenza intorno alla entità della somma di riscatto.

><

Ci informano da Savona che il Municipio di Altare, inerentemente a deliberazione di quel Consiglio comunale, ha presentata istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici onde voglia dare i provvedimenti opportuni per comprendere la breve linea Altare-Ferrania fra quelle della 4.a categoria, a senso degli articoli 10 e 11 della legge 29 luglio 1879 e di quella nuova sulle convenzioni ferroviarie.

Il predetto Municipio domanda che alla costruzione ed all'esercizio della linea si provveda a cura dello Stato. Esso Municipio, unitamente alla domanda preaccennata, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di massima, dal quale risulta che la ferrovia avrebbe la lunghezza di m. 4790 ed importerebbe in totale, ivi compresa la provvista del materiale mobile, la spesa di L. 487,130, ossia, in media per chilometro L. 101,760.

Lungo la breve linea sono comprese due stazioni, quelle cioè di Altare e di Ferrania. Fra le opere da

eseguire figura un ponte pell' attraversamento della Bormida, a travata metallica, in una sola campata della luce di m. 24.

><

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha interessato il suo collega dei lavori pubblici a riprendere in esame la istanza della Camera di commercio ed arti di Livorno, colla quale si chiede che venga soppressa la tassa speciale stabilita pel trasporto delle merci dalla Stazione marittima ai magazzeni del Deposito franco ed a quelli della diga rettilinea e viceversa; e che il tratto che divide gli stabilimenti stessi dalla Stazione sia computato agli effetti della tariffa, nella percorrenza della merce fino alla stazione destinataria, senza l'applicazione della tassa speciale.

Intorno a questa questione esiste diversità di vedute fra il Ministero dei lavori pubblici e quello del commercio.

Il primo sostiene doversi mantenere le tasse speciali, le quali rappresentano il compenso della maggiore spesa che incontra l'Amministrazione ferroviaria pel servizio di che trattasi. Il secondo invece ritiene che la questione non debba esaminarsi dal solo punto di vista del Ministero dei lavori pubblici; ma che occorra altresì tener calcolo del maggior movimento verificatosi nella Stazione marittima dopo l' apertura dei preaccennati stabilimenti. L'aumento ottenuto nei prodotti pel cresciuto traffico dovrebbe quindi, a parere del Ministero del commercio, considerarsi come compenso sufficiente per l'Amministrazione ferroviaria.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha fatto premure presso le Amministrazioni ferroviarie, acciocchè lo scalo di Lipari venga compreso fra quelli ammessi al servizio cumulativo ferroviario marittimo.

A questo proposito la Società generale di navigazione, all' uopo interessata dalle ferrovie dell' Alta Italia, avrebbe dichiarato che il predetto scalo, assieme ad altri, potrà essere annoverato fra quelli facenti parte del servizio medesimo non appena siasi addivenuto alla riforma generale di esso servizio, in conseguenza del prossimo ordinamento ferroviario.

><

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie hanno disposto che, anche dopo il primo luglio prossimo e fino a che vengano completati gli elenchi degli impiegati governativi provinciali i quali possono godere dell'applicazione dell'apposita tariffa speciale pei trasporti in ferrovia, continui a favore del personale dipendente dalle Amministrazioni della guerra e della marina non provveduti di libretto, la provvisoria riduzione del 50 per cento stata accordata nel 1883.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

1. Ritenne che meriti di essere accolta una domanda presentata al Ministero dei lavori pubblici dalla Impresa Vautherleret per ottenere la concessione di una proroga di otto mesi al compimento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Cuneo e Borgo San Dalmazzo;

2. Avvisò che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione dell'Impresa C. Saldarini, per l'appalto a trattativa privata dei lavori di costruzione di un magazzeno merci in stazione di Ghemme, lungo la linea Novara-Varallo, necessario per provvedere alle cresciute esigenze del traffico. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 8,840;

3. Opinò che siano meritevoli dell' approvazione governativa il progetto e l'atto di sottomissione dell' Impresa Marsaglia, relativi alla sostituzione di una galleria artificiale alla trincea di Vanzone lungo la linea Novara-Varallo, ultimo tronco Borgosesia-Varallo. La detta sostituzione richiede una maggiore spesa di L. 39,000;

4. Manifestò l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano essere approvati i due seguenti progetti, presentati dalla Società delle Strade ferrate Meridionali, cioè: 1° per la formazione di un piazzale ad uso deposito di traverse alla stazione di San Marco-Argentaro, lungo la diramazione di Cosenza, e per la contemporanea bonifica delle cave adiacenti alla detta stazione. La spesa che si prevede necessaria ammonta a L. 31,000; 2° per prolungamento di muro di controriva al fiume Dittaino e per consolidamento di un ponticello al chilometro 74,075 della ferrova Catania-Licata, pei quali lavori è preventivata la spesa di lire 9,200.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con lievi avvertenze, ha ritenuto ammissibili due progetti, dei quali uno definitivo riguardante una linea ferroviaria da Perugia a Todi; e l'altro di massima per una linea in prosecuzione della prima, da Todi a Terni.

Giusta i progetti presentati, la prima delle premenzionate linee avrebbe la lunghezza di chilometri 36 e la seconda di chilometri 41. Il preventivo della relativa spesa ammonterebbe a L. 3,075,000 per la Perugia-Todi ed a L. 2,800,000 per la Todi-Terni.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto allargamento ponti sulla Dora Riparia e sulla roggia ufficine della Carne (ferr. Torino-Chivasso).

Id. galleria artificiale al Km. 110 + 750 della linea ferroviaria Palermo-Port'Empedocle.

Id. impianto di un 2.o binario fra Bivio Tortona e stazione S. Giuliano (ferr. Alessandria-Piacenza).

Id. d'appalto travata metallica ponte sul Lusonzo (ferrovia Adria-Chioggia).

Id. apertura, sistemazione e rettifica del 1.o tronco della prov. di 2.a serie, n. 58 (Udine).

Id. impianto servizio merci a p. v. nella stazione di Galliera (ferr. Bologna-Pontelagoscuro).

Id. modificato di un nuovo binario per le merci nella stazione di Bergamo.

Id. Scogliera a difesa muro a mare, località Scogli-Grazie, tronco Zoaglie-Chiavari (ferr. Spezia-Genova.

Id. consolidamento frana al Km. 196 + 350 da Napoli lungo ferr. Eboli-Metaponto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 antimeridiane del 3 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici, si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per lo appalto, in due distinti lotti delle provviste dei ferri di armamento per diversi tronchi delle Ferrovie complementari come segue:

Lotto I. Rotaie Vignole in acciaio Bessemer tonn. 3,605,417; prezzo L. 757,137.57. Cauzione provvisoria L. 38,000; def. L. 76,000. — Lotto II. Chiavarde con rosette quint. 400 e ramponi id. 1,207; prezzo L. 64,676 50. Cauzione provvisoria L. 3,250; def. L. 6,500. Il tempo utile per le consegne scade dopo 4 mesi dalla data del contratto. Tali consegne si dovranno poi farsi in diverse località. Per questi appalti non saranno pubblicati i soliti avvisi di seguìto deliberamento; epperò si avverta che i fatali scadono col mezzogiorno delli 11 luglio p. v.

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — Alle ore 10 ant. del 7 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Regia Prefettura di Macerata, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano compreso fra la stazione di Macerata (esclusa) e quella di Pollenza Urbisaglia a Sforzacosta (inclusa), lungo metri 7047, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 890,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 45,000; quella def. in L. 90,000. I fatali sono stabiliti a giorni 15 dalla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Alle ore 10 ant del giorno 7 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e le Regie Prefetture di Verona e di Padova, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, allo incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Boschi Sant' Anna-Montagnana della ferrovia Legnago-Monselice, della lunghezza di metri 8,900, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d' armamento e del materiale fisso per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 545,000. La cauzione provvisoria è fissata in lire 27,000; ed in L. 54,000 quella definitiva. I fatali sono stabiliti a giorni 15 dalla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

— Alle ore 10 ant. poi dello stesso predetto giorno, presso lo stesso Ministero e la R. Prefettura di Verona, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Legnago-Boschi Sant'Anna della ferrovia Legnago-Monselice, della lunghezza di metri 5,930 circa, dei tratti di raccordo colle ferrovie in esercizio Dossobuone-Legnago e Legnago-Rovigo, della complessiva lunghezza di m. 1,300 e della nuova stazione di Legnago, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d' armamento e del materiale fisso per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 3,493,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 117,000; ed in L. 225,000 quella definitiva. I fatali sono stabiliti a giorni 15 *ut supra.*

Ferrovia Borgo San Lorenzo-Pontassieve. — Fu presentato al Ministero dei lavori pubblici un progetto di massima per la costruzione del tronco ferroviario Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

La lunghezza totale del tronco è presunta in chilom. 32 e metri 450,61, che all'atto pratico potrà anco diminuire. Si avranno 67 rettifili e 66 curve nelle proporzioni di chilom. 19 e metri 968.69 per i primi, e chilom. 12 e metri 481.62 per le seconde.

Il limite massimo delle curve è di metri 300 col massimo rettifilo di metri 65.

Lungo il tratto si trovano 14 ponti con campate complessive di metri 455; n. 190 acquedotti, 62 ponticelli, 18 cavalcavia, 88 gallerie per metri 1865; n. 15 case cantoniere doppie e 17 semplici; n. 23 passi a livello.

Le stazioni oltre quelle d' attacco di Borgo San Lorenzo e Pontassieve, si troveranno a Vicchio, Dicomano e Rufina.

Il costo totale di questo tronco è preventivato in L. 7,700,000 con una media chilometrica di L. 250,000.

Ferrovia Colico-Sondrio. — Lunedì 15 u. s. ebbe luogo l' inaugurazione di questa ferrovia, coll' intervento dell' on. Correale, segretario generale dei lavori pubblici, accompagnato dall' ingegnere Lampugnani, dei sindaci di Milano, Como e Bergamo, del senatore Robecchi, presidente del Consiglio provinciale di Milano, del generale Dezza, nonchè di molti altri insigni personaggi. Assistevano pure i comm. Massa, Bermani e Confalonieri, in rappresentanza delle ferrovie Alta Italia, il comm. Decio delle Meridionali.

La festa d'inaugurazione riuscì splendidissima. La percorrenza da Colico a Sondrio si fece in mezzo alla popolazione festante con musiche e bandiere; dapertutto vi fu un'accoglienza entusiastica.

La linea corre nell' ampio fondo della Valtellina avente una pendenza assai poco sentita, di poco più di 100 metri sopra 40 chilometri, per cui fra Colico e Sondrio non vi sarebbero che pendenze mitissime, se non si fosse trovato conveniente, trattandosi di ferrovia d' interesse locale, di avvicinare quanto più è possibile gli abitati maggiori. Ciò indusse a spingere al 17 per mille un breve tratto per lambire il borgo di Morbegno, fra i principali della valle. Le curve vi sono molto ampie però, e predominano i rettifili, per cui la nuova ferrovia riuscirà di agevole percorso, e più che sufficiente al traffico locale.

Essa fu costruita colle norme del primo tipo delle ferrovie economiche, e diede luogo a lavori non grandi, i rilevati non superando i metri 5 di altezza, e le trincee i metri 4 per mille di profondità I manufatti pure non sono di grande rilievo, contandosi solo un ponte sull'Adda in una travata di metri 58.60 di luce, uno sul Maltero di m. 30, altro sul Bitto di metri 20, ed alcuni minori. Per lunghe tratte la ferrovia è addossata alla strada nazionale, con risparmio di lavori e di espropri.

Stazioni vi sono a Colico, Delebio, Cosio-Traona, Morbegno, Masino-Arduno e S. Pietro, e fermate a Talamona e Castione.

Ferrovia Malnate-Varese. — La *Settimana Varesina* scrive:

L' inaugurazione del tronco Varese-Malnate, già annunziata dalla Società del Ticino pel 15 corrente, difficilmente potrà effettuarsi prima del 25 od anche della fine del mese, causa i lavori di livellazione ed altro che rimangono a compiersi e che sono indispensabili per ottenere il collaudo.

Frattanto i lavori sul tronco per Laveno procedono molto a rilento, massime alla galleria che dovrà sottopassare il colle S. Pedrino, che presenta serie difficoltà per la natura argillosa del terreno ».

A commento di queste notizie, l' *Araldo* scrive:

« Recherà sorpresa l' imprevidenza della Direziene tecnica di Varese, che per un tronco di appena 3 chilometri, è riuscita a farsi dare un collaudo negativo, sì che si resta indietro di un mese al collaudo del gran ponte!

« Del resto anche presso Como, pur troppo, i lavori non procedono più con quello slancio che contradistingueva il primo periodo della costruzione ».

Alla relazione, pubblicata nell' ultimo numero del *Monitore*, sulle operazioni di collaudo del grandioso viadotto di Malnate, dobbiamo aggiungere che quest' opera, una delle più ardite dell' ingegneria moderna, fu eseguita dalla rinomata Impresa Industriale italiana di Napoli, diretta dall' ing. comm. Cottrau.

Le Ferrovie a Milano. — Pubblichiamo il seguente ordine del giorno, votato dalla Camera di commercio di Milano:

« La Camera, che già ebbe ad appoggiare la sistemazione delle ferrovie alla divisione in due linee longitudinali, anche collo speciale obbiettivo che Milano sarebbe divenuto capo linea della Società Mediterranea e Adriatica, insiste perchè a sensi di legge venga considerata come stazione e quindi come linea comune tutta la linea ferroviaria che circonda la città, non potendo ammettersi logicamente che diverse stazioni di una stessa città appartengano a Società diverse e che una spedizione fatta piuttosto da un punto che da un altro della stessa debba soffrire tutte le onerose conseguenze del servizio cumulativo;

« La Camera quindi propone:

« Che sia modificato il progetto che ricongiunge la stazione di smistamento al Trivio dell' Acquabella, in modo che la linea passi per la stazione di P. Ticinese;

« Che in dipendenza di queste considerazioni vengano istituite le Agenzie di città di entrambe le linee, che fanno capo a Milano ».

Ferrovie complementari. — Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello del Tesoro, ha disposto che a cura delle Prefetture siano invitati gli Enti interessati nelle costruzioni delle ferrovie complementari ad optare, nel termine stabilito dalla legge fra il disposto dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 e l' art. 14 di quella del 29 luglio 1879 n. 5002; lo stesso diritto di opzione venne accordato agli Enti concessionari di ferrovie di 4ª categoria non ancora costrutte.

Servizio ferroviario. — *Le nuove tariffe ferroviarie.* — L' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia reca a notizia del pubblico, che, in forza della legge delli 27 aprile p. p. n. 3048, serie terza, le *Tariffe Generali* e *Speciali* attualmente in vigore sulle linee ferroviarie formanti col 1º luglio p. v. la Rete Mediterranea, saranno alla stessa data sostituite da quelle approvate colla citata legge e riunite in apposito volume, il quale col giorno 15 corr. sarà posto in vendita nelle principali stazioni della suddetta Rete al prezzo di L. 3.

Questo volume, cui faranno seguito altre pubblicazioni che saranno pure precedute da avvisi, conterrà, oltre alle condizioni generali e speciali ai singoli trasporti; i prezzi pei viaggiatori, bagagli e cani, per le merci a grande e piccola velocità: pei veicoli e pel bestiame, nonchè la nomenclatura e classificazione delle merci, le tariffe speciali comuni a grande, a piccola volocità, a piccola velocità accelerata e le tariffe locali.

Inoltre faranno parte dell stesso volume, in forma di Allegati; le tariffe, le norme e le condizioni pei posti di coupé a letto, pei biglietti di andata-ritorno, per quelli di viaggio circolare, di abbonamento, ecc.; le norme per le fermate dei viaggiatori nelle stazioni intermedie; le tariffe e le condizioni pei trasporti da e per gli scali marittimi e lacuali e le stazioni omonime; i prezzi e le condizioni pei trasporti di merci infiammabili ed esplodenti; infine i modelli della nuova nota di spedizione pei trasporti a grande velocità e delle nuove lettere di porto pei trasporti a piccola velocità od a piccola velocità accelerata.

L' uso della nuova nota di spedizione e delle nuove lettere di porto che col 1º luglio p. v. saranno parimenti poste in vendita nelle principali stazioni al prezzo di cent. 5 cad., non sarà però obbligatorio dal giorno stesso che pei trasporti a piccola velocità accelerata; per gli altri trasporti gli speditori potranno invece continuare a servirsi dei modelli attuali fino a tutto il 31 dicembre 1885.

Le nuove pubblicazioni di cui sopra conterranno: le distanze in chilometri da stazione a stazione delle singole reti: le corrispondenze con biglietti di andata-ritorno; gli itinerari dei viaggi circolari ed i prezzi dei biglietti relativi; le norme, condizioni e tariffe per taluni speciali trasporti, come: compagnie teatrali, espositori, giurati ed oggetti destinati alle esposizioni o che ne ritornano: elettori politici; operai e braccianti in comitive od in massa, ecc. ecc.; come pure le norme, condizioni e tariffe pei trasporti a domicilio nelle varie località della Rete; e le tariffe per le operazioni doganali e pei servizi speciali.

Gli ulteriori avvisi indicheranno altresì la quantità dei documenti che saranno da presentarsi pei trasporti in servizio interno di ciascuna Rete, sia per quelli in servizio cumulativo fra le tre reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula, via Reggio Messina; intanto avvertesi che le nuove tariffe saranno applicate a tutti questi trasporti e che per ora non viene fatta eccezione che per quelli di merci in servizio internazionale od in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, pei quali varranno fino a contrario avviso, le norme e le tariffe attualmente in vigore ».

Provvedimenti del Governo Svizzero contro la filossera. — L' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia avvisa che gli alberi fruttiferi, gli arbusti e i diversi prodotti dei vivai, dei giardini, delle serre ed aranciere, provenienti dall' Italia e destinati alla Svizzera (non escluso il Canton Ticino) dovranno d' ora innanzi essere accompagnati da uno speciale permesso d' importazione del Dipartimento federale d' agricoltura in Berna, permesso che gli speditori avranno perciò l' obbligo di rilasciare alle Stazioni mittenti, per ogni singola spedizione.

Il documento suddetto non è richiesto pei vegetali che debbono solamente transitare pel territorio federale; ma in questo caso il trasporto sul territorio stesso dovrà essere effettuato in colli piombati dalla Dogana Svizzera di confine.

Per la vite e per quanto appartiene ai prodotti od alla coltivazione della vite, restano ferme le disposizioni in vigore.

È permessa l' introduzione nella Svizzera dei legami provenienti dall' Italia, purchè siano accompagnati da un certificato ufficiale dal quale risulti ch' essi non provengono dai territorii delle provincie di Como, Milano, Porto Maurizio, Messina, Caltanisetta e Girgenti.

Si rinnova la consueta dichiarazione colla quale la detta Amministrazione ebbe più volte a declinare ogni responsabilità, sia circa l' esattezza delle notizie che essa pubblica in materia di divieti o di restrizioni alla esportazione dei prodotti italiani, sia circa le eventuali conseguenze di una qualsiasi infrazione a siffatte misure di Governi esteri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'Amministrazione di questa ferrovia pubblica il seguente avviso: Le macchine di ogni specie di ferro ed acciaio, non importa se sieno montate o meno o se le stesse constano anche di altro materiale, a partire dal 1º luglio del corrente anno saranno tassate nel servizio-merci italo-svizzero per il percorso svizzero. secondo la classe IIª, se vengono consegnate pel trasporto in partite isolate: secondo la tariffa speciale Iª, rispettivamente tariffa eccezionale n. 9, se consegnate a vagoni completi di almeno 5000 chilogrammi; e secondo la tariffa speciale Iª *b*, rispettivamente tariffa eccezionale n. 9 *c*, se consegnate a vagoni completi di almeno 10,000 chilogrammi. Per i locomobili, i trebbiatoi e le macchine per seminare che girano sulle proprie ruote, questa classificazione avrà vigore soltanto a partire dal 1º ottobre del corrente anno. Sino a quest' epoca le medesime continueranno ad essere tassate come finora.

Sui percorsi italiani continueranno ad esser applicati le attuali condizioni e prezzi della tariffa sino a nuovo avviso.

Ferrovia del Sempione. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* annuncia da buona fonte che il Ministero francese ha dichiarato che subito dopo le elezioni, che avranno luogo in autunno, esso si occuperà officialmente della quistione del Sempione.

In attesa, la nuova Banca delle strade ferrate si costituirà il 25 corrente a Ginevra. Essa si è proposto in prima linea di riunire i fondi necessari al progetto di traforo del Sempione. Il suo presidente e fondatore è il sig. Edoardo Hentsch, presidente del Banco di sconto di Parigi. Come direttore, si avrebbe in vista il sig. Speiser, attualmente direttore della Banca delle strade ferrate di Basilea.

Ferrovia del Gran S. Bernardo. — La sezione di scienze naturali e geografiche del Congresso riunitosi alla Sorbona nell'aprile 1885, prese in esame uno studio del sig. Barone Mario Di Vautheleret, circa il traforo del Gran S. Bernardo (colle Ferret). Questo lavoro è il riassunto dei documenti pubblicati dalla *Società per le ferrovie internazionali delle Alpi*. Una breve discussione ebbe luogo in proposito. Il sig Lory, l'eminente geologo di Grenoble, combattè il progetto del sig. Di Vautheleret, facendo rimarcare le difficoltà di esecuzione e di esercizio presentate da questo progetto, e la superficialità dei relativi studi. Il sig. Lory oppose a tale progetto quello del Sempione, che egli giudica migliore sotto tutti gli aspetti.

La signora Clementina Royer prese pur essa la parola sostenendo la stessa opinione, e facendo risaltare gli inconvenienti maggiori di un passaggio ad un'altitudine considerevole, e per il quale le linee ascendentali d'accesso dovrebbero necessariamente ricevere uno sviluppo di molta estensione.

Notizie Diverse

Onorificenza. — S. M. il Re ha di *motu proprio* nominato l'on. ministro Genala gran Cordone della Corona d'Italia, ed ha fatto tenere all'on. Ministro le insegne dell'onorificenza conferitagli.

Ventilazione nei treni ferroviari. — L'importantissimo quesito della ventilazione nelle vetture ferroviarie destinate al trasporto dei viaggiatori, sarebbe secondo ciò che riferisce il *Progresso*, convenientemente risolto.

Molti sistemi son già stati proposti; ma pare che nessuno di essi abbia ancora potuto soddisfare completamente alle esigenze, ciò perchè tutti i sistemi attualmente in uso non corrispondono del tutto alle necessità di una buona ventilazione e presentano, quali più quali meno, parecchi inconvenienti, evitati dagli inventori col nuovo apparecchio detto ventilatore automatico.

Per ottenere una buona ventilazione delle vetture occorre:

1. Che la ventilazione sia continuata, cioè senza determinare degli sbalzi di corrente d'aria, restando tuttavia variabile a volontà del viaggiatore.

2. Che l'aria che s'introduce nelle vetture non sia presa al disopra di esse, ma bensì dalla loro parte inferiore.

Cosicchè si impedisce alla polvere ed ai residui di carbone, che sfuggono dal fornello della macchina, di introdursi nei vagoni.

E appunto quest'ultimo inconveniente, tanto deplorato dai viaggiatori, che non si potè evitare nei differenti apparecchi ultimi costrutti. Il nuovo ventilatore vi rimedia completamente. Inoltre, l'apparecchio è automatico, nel senso che la ventilazione è provocata dal moto medesimo del veicolo. Ne risulta che quando il treno s'arresta e si aprono gli sportelli, non si verificano correnti disgradevoli ed eccessive.

Il ventilatore automatico è di semplicissima costruzione. È basato sulla proprietà dei fluidi di poter essere trascinati da comunicazioni laterali. Esso è composto di un tronco di cono terminato ad imbuto, pel quale s'introduce la corrente d'aria prodotta dalla reazione dell'aria ambiente sulla velocità del treno.

Questo tronco di cono è posto sopra un altro più grande terminato alla base da una cornice che permette, per mezzo di viti, di fissarlo alla vettura. Questa specie di cornetto è adunque lo strumento di comunicazione fra l'aria esterna e l'interna.

Una lastra di lamiera, sulla quale sono intagliati parecchi segmenti, serve ad aumentare o diminuire, a volontà del viaggiatore, l'orifizio di comunicazione fra l'interno e l'esterno.

Ecco come agisce l'apparecchio:

Camminando il treno in una certa direzione, l'aria dal di fuori si precipita con veemenza nel cornetto, ossia nel primo tronco di cono che comunica coll'esterno.

Secondo la velocità del treno la velocità di entrata dell'aria, siccome risulta da molte esperienze, sarebbe di circa quaranta metri al secondo.

In queste condizioni l'aria calda delle vetture tentando di sfuggire da apposito sfiatatoio, ed incontrando una corrente d'aria di una tal velocità, sarà trascinata da questa corrente, e parteciperà anch'essa in parte alla sua velocità. Si produrrà dunque nell'interno delle vetture una entrata molto energica d'aria, la quale, entrando fra gli interstizi della cassa, sarà costantemente rinnovata. Lo sportello intagliato, già citato, permette al viaggiatore di regolare il tiraggio.

Gli apparecchi di questo sistema, già eseguiti dagli inventori, sono stati fatti in lamiera; sono di facile costruzione e poco costosi. Non dubitiamo che quando si sarà generalizzato l'impiego di quest'apparecchio e sarà pertanto costruito su larga scala, esso possa acquistarsi a bassissimo prezzo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, le Azioni Meridionali da 720 retrocessero a 715 circa; le obbligazioni Livornesi *C D* si negoziarone fra 319.50 e 320; le obbligazioni Meridionali fra 306.50 e 307; le nuove Sarde fra 307 e 308 e le Vittorio Emanuele fra 315.50 e 316,50.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale per il giorno di venerdì 26 giugno corrente, alle ore 8 pom., alla sede della Società in Milano, via Sant'Andrea, 6, per relazione del Consiglio d'amministrazione; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio al 31 dicembre 1884; nomina dei consiglieri uscenti; nomina dei tre sindaci e dei due supplenti e loro rimunerazione; comunicazioni diverse.

VERSAMENTI

Società costruttrice Napoletana (Sede, 61, *via Medina, Napoli*). — Il Consiglio d'amministrazione, in adempimento del disposto dell'art. 7 dello statuto sociale, invita i signori azionisti a versare gli altri due decimi a compimento dei cinque decimi delle azioni sottoscritte, e perciò il quarto decimo dovrà essere versato per tutto il 22 giugno corrente, ed il quinto decimo per tutto il 22 luglio prossimo.

I versamenti si faranno al Banco di Napoli, Sottodirezione S. Giacomo, all'ufficio dei conti correnti, con fedi di credito girate al cassiere maggiore del Banco stesso da versarsi al conto corrente della Società Costruttrice Napoletana.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Genio militare in Vercelli (22 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Costruzione di una caserma in ampliamento di quella detta di San Giuseppe in Vercelli, ascendente a L. 400,000, da eseguirsi entro il 30 settembre 1888, Dep. L. 40,000. I fatali scadono a mezzodì del 7 luglio.

Provincia di Torino (23 giugno, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto delle opere di sistemazione del primo tronco della

strada provinciale n. 17 da Ivrea a Pont, compreso tra l'abitato di Castellamento e la Cappella Perotti, della lunghezza di metri 2,862.80. Prezzo L. 42,125.06 annue. Cauz. provv. lire 2,000; def. L. 4,000. I fatali scadranno il 30 corrente mese a mezzodì.

Comune di Nemi, prov. di Roma (24 giugno, ore 10 ant., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo camposanto, provvisoriamente aggiudicato per L. 9,856.65.

Prefettura di Ravenna (24 giugno, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto dei lavori di grandi riparazioni in diverse località del fiume Montone per la presunta somma di L. 51,030 calcolata nel capitolato in data 1.o gennaio 1885. Dep. provvisorio L. 2,500; cauz. def. il decimo della somma di deliberamento. I fatali scadono a mezzodì del 30 giugno.

Genio militare — Direzione di Cuneo (25 giugno, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione della caserma Govone in Alba per renderla capace di un intiero reggimento di fanteria, ascendenti alla somma di L. 170,000 e da eseguirsi nel termine di giorni 500 dalla data del verbale di consegna a mente del § 2.o delle condizioni speciali per l'impresa. Dep. L. 17,000. Fat. a giorni 15.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (25 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di sistemazione definitiva delle officine costruzioni in ferro a porta Nuova nel R. Arsenale marittimo in Venezia, per lo ammontare di L. 65,000, da eseguirsi in giorni 150, per l'esecuzione dei quali l'impresa dovrà assoggettarsi a tutte le discipline vigenti e che potessero andare in vigore nel Regio Arsenale, tanto per l'orario degli operai, quanto per i controlli di estrazione ed introduzione di materiali, senza alcun diritto a compensi per la osservanza di tali discipline. Deposito L. 6,500. I fatali scadono alle 10 ant. del 30 giugno.

Genio militare — Direzione territoriale di Roma (27 giugno, ore 10 ant., def.) — Costruzione di una caserma per un reggimento di artiglieria da fortezza, presso porta San Lorenzo, per l'ammontare di L. 1,500,000. Dep. L. 150,000.

Id. (27 giugno, ore 11 ant., def.) — Costruzione di un ospedale militare in Roma al monte Celio per l'ammontare di lire 1,800,000. Dep. L. 180,000.

Id. (27 giugno, ore 12 merid., def.) — Costruzione di due caserme per fanteria in Roma ai Prati di Castello, per l'ammontare di L. 2,800,000. Dep. L. 280,000.

Prefettura di Mantova (27 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di radicale riparazione dell'argine destro del fiume Oglio fra i segnali 31 e 35, denominato froldo Casale nel comune di San Martino dell'Argine, per la presunta somma di L. 44,090. Cauz. provv. L. 2,200; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto. I fatali scadono a mezzodì del 16 luglio.

Municipio di Ferrandina (28 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto di manutenzione della rotabile obbligatoria da questo abitato alla stazione omonima per la durata di anni sei, sulla base dell'annua somma di L. 8426, in essa comprese L. 7313 a disposizione dell'Amministrazione appaltante. Cauz. provv. L. 1,000; def. mezza annata del canone. I fatali scadono a mezzodì del 16 luglio.

Prefettura di Salerno (29 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di rettificazione ed arginamento dell'ultimo tronco del fiume Busento, e bonifica delle adiacenti paludi, sulla marina di Policastro, pel prezzo a base d'asta di lire 80,553. Cauz. provv. L. 3,600; def. il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto.

Direzione di artiglieria e torpedini del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (30 giugno, ore 12 merid., fatali) — Provvista a questo Dipartimento marittimo di cuoi e pelli, per la somma ridotta a L. 42,340.57. Dep. L. 4,350.

Comune di Acquapendente. Circond. di Viterbo (30 giugno, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la ricostruzione del lastricato e costruzione della fogna nella traversa Nazionale Cassia, conformemente al progetto compilato dall'ing. Galli Oreste ed approvato dalla competente autorità. Prezzo L. 41,540. Dep. L. 2,000. I fatali scadono a mezzodì del 16 luglio.

Direzione del Genio militare di Piacenza (30 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per il prolungamento e sistemazione del fabbricato n. XI per la sopraelevazione dei fabbricati n. V, VI e per la costruzione di una cucina a settentrione del fabbricato n. XXIV nell'ex-cittadella di Parma per l'importo di L. 70,000 e da compiersi nel termine di giorni 400 dalla data del verbale di consegna dei lavori stessi. Deposito L. 7,000. I fatali scadono a mezzodì del 15 luglio.

Direzione delle costruzioni del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (30 giugno, ore 12 merid., def.) — Impresa del facchinaggio del carbon fossile della R. Marina in Napoli e in Castellammare di Stabia, della durata di tre anni per lo importare ridotto a L. 108,881.20. Dep. L. 12,000.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (2 luglio, ore 10 ant., def.) — Provvista di oggetti di chincaglieria per la somma ridotta a L. 40,158.59. Dep. L. 4,500.

Prefettura di Rovigo (2 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale delle opere di verde che presidiano la sponda destra dell'Adige lungo la sezione 3.a, nei comuni di Pettorazza, Loreo e Rosolina in provincia di Rovigo, e Cavarzere in provincia di Venezia, secondo il progetto tecnico in data 10 luglio 1884, approvato con Ministeriale decreto 31 maggio p. p., n. 7339.

L'asta sarà tenuta col metodo dei partiti segreti, aprendosi sul dato peritale di L. 27,500 annue, ossiano complessive lire 137,500. Oltre ai compensi non soggetti a ribasso in L. 500 annue, ossiano complessive L. 2,500. Cauz. provv. L. 7,500; def. L. 15,000. Dep. per spese d'asta ecc. L. 1,500. I fatali scadono alle 11 ant. del 18 luglio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (3 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 21, da Albano a Marsiconovo, compreso fra il Pozzo di Rocco Padula ed il torrente Inferno, della lunghezza di m. 10,675 provvisoriamente deliberato per la presunta somma di L. 158,877.30, dietro l'ottenuto ribasso di lire 30.01 per cento su quella di stima (Vedi n. 20 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (4 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2° tratto del 4° tronco della strada provinciale di 2° serie, n. 52, da Francavilla a Lama dei Peligni per Semiviceli e Pennapiedimonte, compreso fra la sponda destra del fiume Avello sotto Pennapiedimonte e l'abitato di Palombaro, della lunghezza di metri 6,936.35, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 196,200. Cauz. provv. L. 12,000; def. il decimo dello importo netto delle opere d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (4 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del terzo tronco della strada provinciale di prima serie, n. 14, Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra il ponte Vandra e ponte Rotto sul Volturno, della lunghezza di metri 7,683.85, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta di L. 178,960. Cauz. provv. L. 9000, ed il decimo dell'importo netto delle opere d'appalto quella definitiva. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (4 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo dei canali secondari della Laguna Veneta, durante il sessennio dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1891, deliberato per la presunta complessiva somma di L. 649,252.80, dietro l'ottenuto ribasso di L. 14.12 per cento su quella di stima.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (16 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dell'impresa per la durata di 9 anni della trasformazione di carbon fossile minuto in mattonelle di agglomerato nel 1° Dipartimento marittimo, per l'ammontare presunto annuo di L. 150,000. Dep. L. 15,000. I fatali scadono a mezzodì del 13 agosto.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la fondazione pneumatica di uno spallone del ponte Condojanni sulla linea Taranto-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	677,551.80	382.80
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	557,793.69	323 92
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48	+ 119,758.11	+ 58.88
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,727.83	10,393,674.26	6,015.45
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	9,699,229.86	5,632.51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 5.83	+ 694,444.40	+382.97
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	285,712.89	191.63
Settimana corrisp. nel 1884.	1,392.28	285,190.88	204.75
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 98.72	+ 523.01	— 13.12
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	5,193,608.04	3,483.31
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,383 53	4,892,350.60	3,536.14
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+107.47	+ 301,257.44	— 52.83

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	10,154.91	455.74	10,610.65
Torino-Lanzo . » 32	26,400.53	10,034.82	36,435.35
Settimo-Rivarolo » 23	9,856.34	6,976.96	16,833.30
Santhià-Biella . » 30	22,092.94	20,965.40	43,058.34
Fossano-Mondovì » 24	2,764.91	31.42	2,796.33
Sassi-Superga . . » 3	2,942.25	»	2,942.25
	74,211.88	38,464.31	112,676.22

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	664,296.27	20,079.69
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	691,623.34	21,473.74
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	27,327.07	1,394.05
Ammontare dell'Esercizio dal 1° all'11 marzo 1885 . .	1,725.00	6,983,429 06	20,072.01
Periodo corr. 1884	1,684 —	7,304,304.77	20,352.74
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	320,875.71	280.73

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 maggio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	16,707.70	1,896 35	8,132.35	1,820.15	3,624.75	2,766.35
Bagagli . . .	300.35	57,40	318.75	7.70	47.10	7.40
Merci G. V.	3,363.20	199.60	542.55	80.40	241.70	»
Merci P. V.	13,367.00	2,432.75	4,320 90	1,790.40	2,028.55	330.60
Totali . .	33,738.25	4,586.10	13,314.55	3,698.65	5,942 10	3,104.35

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° Luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXX di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 30 Giugno corr., nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXY sorteggio*, avvenuto il 1° Aprile decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliàre Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, li 12 *Giugno* 1885.

La Direzione Generale.

LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872
Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo
Si vende pure presso i libraj Bocca, Loescher, Beuf, ed altri principali libraj d' Italia.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA – FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° Luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola (Coupon) XXX di L. 12.50

per il semestre d'interessi scadente il 30 Giugno corrente, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea 28 maggio p. p.. altre 7.50 al portatore della medesima, il quale ne farà ricevuta nella relativa distinta.

NB. Eguale somma di L. 7.50 sarà pagata, esclusivamente presso la Direzione Generale in Firenze, ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate.

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** { la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» Banque de Paris et des Pays-Bas.
» Banque d'Escompte de Paris. }
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Basilea,** id. de Speyr e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.

Firenze, li 12 giugno 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVIII — Mercoledì 24 Giugno 1885. — Num. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

I signori Associati, il cui abbonamento è scaduto, oppure scade col 30 giugno corrente, sono vivamente pregati di spedire subito (per evitare ritardi nell'invio del giornale) l'importo della rinnovazione, con vaglia postale o biglietti della Banca Nazionale in lettera raccomandata.

L' Amministrazione.

REGIO COMMISSARIATO PER LE FERROVIE

L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, ha diretto agli Uffici del R. Commissariato ed alle Amministrazioni sociali per l'esercizio delle strade ferrate, la seguente circolare, sulla sorveglianza governativa all'esercizio delle nuove reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Roma, li 15 giugno 1885.

In attesa che il Governo abbia disposto per l'organizzazione del personale dello Ispettorato governativo per l'esercizio delle ferrovie, in relazione ai contratti approvati con la legge del 27 aprile u. s., n. 3048, gli attuali Uffici del R. Commissariato continueranno provvisoriamente, come per il passato, a provvedere dal 1° luglio p. v. alla sorveglianza ed al sindacato dell'esercizio medesimo in base ai regolamenti in vigore, tenendo conto delle disposizioni dei suddetti contratti e relativi capitolati di esercizio per le tre reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Ritenuta però la ripartizione delle ferrovie costituenti le tre attuali reti continentali fra le due nuove reti Mediterranea ed Adriatica, si rende necessario che, senza mutamenti per ora nel personale tecnico ed amministrativo che attualmente vi è addetto, la sorveglianza ed il sindacato delle ferrovie stesse siano assegnati a due Uffici principali stabiliti rispettivamente a Milano ed a Firenze, ove debbono avere sede le Direzioni generali delle nuove Società esercenti.

Pertanto alla Direzione dell'Ufficio principale in Milano, per la rete Mediterranea, rimane l'ing. capo del Genio civile comm. Gabriele Bussi; ed a quella dell'Ufficio principale in Firenze, per la rete Adriatica, rimane parimenti l'ing. capo del Genio civile comm. Felice Fossati.

L'Uffizio principale di Ispettorato in Milano provvederà per mezzo di apposito funzionario alla speciale sorveglianza della linea Milano-Chiasso per gli effetti di quanto è disposto dagli articoli 18 del contratto per la rete Mediterranea e 21 di quello per la rete Adriatica.

In quanto alla rete Sicula continueranno provvisoriamente i due attuali Uffici di Palermo e Messina nel disbrigo degli affari rispettivamente in oggi loro assegnati, tenuto conto però sempre delle disposizioni del nuovo contratto di esercizio. Gli Uffici stessi, finchè non sia altrimenti provvisto, trasmetteranno, come in passato, la loro corrispondenza ed i rapporti di servizio al comm. Fossati in Firenze.

Ciò premesso, nell'unito prospetto è indicata la ripartizione degli Uffici del servizio di sorveglianza delle linee costituenti le nuove reti; ed i funzionari preposti alla Direzione degli Uffici principali, ognuno per la parte che lo riguarda, cureranno che il servizio proceda nel miglior modo possibile, valendosi del personale che attualmente trovasi addetto agli Uffici posti sotto la rispettiva loro dipendenza, non senza avvertire che le presenti disposizioni debbono ritenersi di carattere puramente transitorio, e ciò nello scopo di dar tempo al Governo di organizzare il servizio di sorveglianza in armonia anche all' ordinamento

delle Direzioni e degli Uffici locali che saranno istituiti dalle Società esercenti.

Per quanto poi riguarda gli affari che, anche dopo il 1° luglio, si riferiranno all'esercizio di linee appartenenti o date in esercizio ad altre Società, ed alle tramvie, gli Uffici principali e locali del Commissariato, per la parte che a ciascuno compete, seguiteranno nel disimpegno del relativo servizio, come attualmente, nei rispettivi rapporti fra di loro, e colle Amministrazioni provinciali e private, intendendosi anche questi servizi affidati agli Uffici principali ed Uffici dipendenti secondo che le linee stesse o gli Uffici locali si trovano compresi nel riparto territoriale delle nuove tre reti ferroviarie.

Occorre appena di avvertire che fino a nuova disposizione l'attuale personale dell'Ufficio centrale del Commissariato, ordinario e straordinario, per le ferrovie Romane, e quello del Commissariato per le ferrovie Meridionali concorreranno a costituire l'Ufficio principale d'ispettorato per la rete Adriatica, nella stessa guisa che tutto il personale attualmente addetto all'Ufficio centrale del Commissariato per l'Alta Italia in Milano, costituirà l'Ufficio principale d'ispettorato per la rete Mediterranea.

Trattandosi che le presenti disposizioni, come già fu avvertito, dovranno avere brevissima durata, il Ministero confida che, malgrado le esigenze di servizio create dal nuovo ordinamento ferroviario, i funzionari tutti degli attuali Uffici di Commissariato, ognuno nella rispettiva sfera di azione si adopreranno con intelligente operosità, perchè il servizio stesso proceda con ogni possibile regolarità, procurando di eliminare le difficoltà e gli inconvenienti che per avventura si manifestassero durante il breve periodo transitorio che deve intercedere alla definitiva costituzione dell'ispettorato governativo, previsto dalla legge sopra rammentata.

Le Amministrazioni esercenti le strade ferrate vorranno prendere nota delle presenti disposizioni transitorie e provvedere, in quanto ad esse compete, per la loro esecuzione.

Il Ministro
GENALA.

Provvisoria distribuzione degli Uffici e del servizio di sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie Continentali e Siciliane.

RETE MEDITERRANEA.

1. *Ufficio principale a Milano* — Comm. Gabriele Bussi, ingegnere capo di 1ª classe nel Genio civile R. Commissario — Sorveglia le linee che ha attualmente, le quali cadono nella rete Mediterranea, più le linee Alessandria-Piacenza-Parma e Parma-Colorno.

Uffici dipendenti — 2. *Ufficio di Milano* — Ing. Giuseppe Sirtori — Per la speciale sorveglianza della linea Milano-Chiasso.

3. *Ufficio di Torino* — Cav. Vincenzo Crosa, ing. capo reggente nel Genio civile R. Sotto-commissario — Sorveglia le linee che ha attualmente.

4. *Ufficio di Genova* — Cav. Giovanni Ighina, Sotto-commissario amministrativo — Sorveglia le linee che ha attualmente.

5. *Ufficio di Pisa* — Cav. Pasquale Buffa, Sotto-commissario tecnico — Sorveglia le linee Livorno-Firenze per Empoli, Empoli-Siena-Asciano-Chiusi, Asciano-Montepescali, Livorno-Collesalvetti e Pisa-Grosseto.

6. *Ufficio di Roma* — Cav. Stefano Talocci, ing. di 1a classe nel Genio civile Sotto-Commissario — Sorveglia le linee Grosseto-Roma, Roma-Frascati e Roma Napoli.

7. *Ufficio di Napoli* — Cav. Ernesto Zocchi, ing. di 1a classe nel Genio civile Sotto-commissario — Sorveglia le linee Cancello-Avellino, Caserta-Castellammare-Gragnano, Codola-Nocera e Napoli-Potenza.

8. *Ufficio di Taranto* — Cav. Francesco Pesapane, ingegnere capo di 2ª classe nel Genio civile Sotto-commissario — Sorveglia le linee Potenza-Metaponto, Taranto-Reggio, e diramazioni per Cosenza e Catanzaro.

RETE ADRIATICA.

1. *Ufficio principale a Firenze* — Comm. Felice Fossati, ing. capo di 1ª classe nel Genio civile R. Commissario — Sorveglia le linee Firenze-Livorno per Pistoja, Bologna-Pistoja, Firenze-Roma, Terontola-Foligno e Tivoli-Mandela.

Uffici dipendenti — 2. *Ufficio di Verona* — Cav. Luca Maroni, ing. capo di 2ª classe nel Genio civile, sotto-Commissario — Sorveglia le linee che ha attualmente, estendendo la sua giurisdizione fino a Milano.

3. *Ufficio di Bologna* — Cav. Giovanni Pizzini, ing. di 1ª classe nel Genio civile Sotto-commissario — Sorveglia le linee da Milano e Pavia a Piacenza e Bologna, Padova-Bologna, Rovigo-Adria, Ferrara-Argenta, Bologna-Rimini e Castel Bolognese-Ravenna.

4. *Ufficio di Ancona* — Cav. Attilio Cattabeni, ing. di 3ª classe nel Genio civile Sotto-commissario — Sorveglia le linee da Rimini a Foggia, Ancona-Orte, Terni-Aquila-Pescara, Termoli-Benevento e Foggia-Rocchetta-Melfi.

5. *Ufficio di Napoli* — Cav. Serafino Tarantini, ing. di 1ª classe nel Genio civile — Sorveglia le linee Napoli-Foggia, Foggia-Otranto e Bari-Taranto.

RETE SICULA.

La sorveglianza alla rete Sicula si effettuerà a mezzo dei due Uffici locali già esistenti nell'Isola: a Palermo — cavaliere Icilio Calvori, Sotto-commissario amministrativo, ed a Messina - Cav. Sebastiano Barone, ing. di 1ª classe nel Genio civile, con provvisoria dipendenza dall'attuale R. Commissario comm. Fossati.

N. B. Sulle singole reti, gli Uffici, sia principali che dipendenti, continueranno pure il servizio di sorveglianza delle Ferrovie concesse od esercitate da altre Società, come pure delle Tramvie, in base alle disposizioni attualmente in vigore.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale del 28 maggio 1885.*

(Contin. — Vedi num. 24).

Dal seguente quadro rileverete per ciascuna specie di mercanzie la quantità trasportata nel 1884 e la differenza in più od in meno per rispetto all'anno precedente.

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	Quantità trasportate nel 1884 — Quintali	Aumento	Diminuzione
		sui trasporti fatti nel 1883 — Quintali	
Bevande e spiriti	1,552,585	650,699	»
Bitume e pece	47,897	15,654	»
Cereali e farine	4,555,731	»	206,613
Colori e materie coloranti	39,405	»	2,958
Combustib.i — Carboni fossili	769,374	289,227	»
Combustib.i — Carboni vegetali, legna da ardere	535,106	»	94,930
Concimi	29.232	»	3,165
Derrate — Alimentari	509,816	78,433	»
Derrate — Coloniali	77,499	22,120	»
Filati e tessuti	223,396	11,176	»
Materiali da costruzione — Legnami	756,990	35,745	»
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	2,095,477	440,172	»
Materie tessili greggie	147,250	»	5,162
Metalli — greggi	194,919	22,231	»
Metalli — lavorati	428,951	139,763	»
Minerali e prodotti minerali	450,319	5,382	»
Prodotti animali	61,018	10,066	»
» chimico-industriali	63,343	11,415	»
» e materie grasse	293,765	»	181,381
» vegetali	269,307	»	60,120
Stampati e carta	52,076	3,774	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	8[illegible],114	8,706	»
Stracci ed avanzi	637,290	»	278,181
Trasporti per conto dello Stato	672,621	59,905	»
Merci diverse	431,856	18,332	»
TOTALI	14,983,691	1,822,853	835,856
Risultano a vantaggio dell'anno 1884 Quintali		986,997	

L'aumento di quintali 986,997 verificatosi nel 1884 è dovuto in primo luogo ai trasporti di bevande e spiriti, nella quale categoria è compreso il vino; vengono in appresso i materiali da costruzione, i carboni fossili ed i metalli lavorati.

Fra le merci in diminuzione notiamo gli stracci e gli avanzi, nella cui categoria è compresa la sanza, la quale, come si è detto, mancò in conseguenza dello scarso raccolto delle olive. Tale fatto spiega pure la diminuzione verificatasi nella categoria « *prodotti e materie grasse* » nella quale è compreso l'olio d'oliva.

Varie sono le cause del minor trasporto di cereali: il soddisfacente raccolto avutosi nelle diverse regioni e in parte la concorrenza dell'estero contribuirono ad abbassarne e livellarne i prezzi, per modo che il commercio di esportazione su vasta scala fu assai limitato. A ciò è anche da aggiungere il ristagno generale degli affari nei mesi di agosto e settembre nei quali ordinariamente hanno luogo i maggiori trasporti di cereali.

Nei trasporti di cereali meritano speciale menzione: in partenza, Foggia con tonn. 40,034, Napoli con tonn. 28,327, S. Severo con tonn. 27,215, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 17,346, Ravenna con tonn. 16,363, Cerignola con tonn. 13,822 e Torre Annunziata con tonn. 11,542; in arrivo, Napoli con tonn, 49,229, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 43,144, Torre Annunziata con tonn. 39,071, San Giovanni a Teduccio con tonn. 30,552, Castellamare di Stabia con tonn. 25,564, Salerno con tonn. 23,800, Bologna con tonn. 23,296, Ancona (transito Romane) con tonnellate 19,971.

Nei trasporti di materiali da costruzione (tufi, lava greggia, pietre, ecc.) primeggiano, in partenza, Imola con tonn. 32,553, Torre Annunziata con tonn. 21,322, Maddaloni con tonn. 11,986, Bisceglie con tonn. 9657, Torre del Greco con tonn. 7481, Molfetta con tonn. 7454, Villa Inglese con tonn. 6062, Ancona (transito ferrovie Romane) con tonn. 5859, Trani con tonn. 5817, Palagianello con tonn. 5672, S. Vito Lanciano con tonn. 5657, Napoli con tonn. 5611; in arrivo, Ravenna con tonn. 26,776, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 15,621, Brindisi con tonnellate 12,884, Nocera con tonn. 10,133, Aversa con tonnellate 6915, Battipaglia (transito Complementari) con tonnellate 6712, Trinitapoli con tonn. 6201, Bagnacavallo con tonn. 5920, S. Benedetto con tonn. 5848.

I maggiori trasporti di bevande e spiriti ebbero luogo, in partenza, da Barletta con tonn. 51,827, da Trani con tonn. 11,839, da Bisceglie con tonn. 5494, da Lugo con tonn. 4993, da Molfetta con tonn. 4832, da Benevento con tonn. 4064, da Bari con tonn. 4013; in arrivo, a Bologna (transito Alta Italia ed estere) con tonn. 75,250, a Napoli con tonn. 13,769, a Caserta (transito Romane) con tonnellate 8420, a Bologna con tonn. 7594, a Brindisi con tonnellate 5635, a Bari con tonn. 5583, a Barletta con tonnellate 4440.

Nelle spedizioni di combustibili minerali si distinsero: in partenza, Ravenna con tonn. 21,614, Napoli con tonnellate 18,580, Ancona con tonn. 8004, Brindisi con tonnellate 6692, Barletta con tonn. 3144, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 2841, Bari con tonn. 2826, Salerno con tonn. 2699, Ortona con tonn. 2207; in arrivo, Napoli (transito Romane) con tonn. 12,700, Bologna con tonn. 7644, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 4536, Foggia con tonn. 3324, Imola con tonn. 2764, Cesena con tonnellate 2522, Nocera con tonn. 2698, Lugo con tonn. 2526.

Meritano speciale menzione pei trasporti di stracci ed avanzi; in partenza, Bari con tonn. 5185. Maglie con tonnellate 4817, Ostuni con tonn. 3842, Taranto (transito Calabresi) con tonn. 2919, Bisceglie con tonn. 2859, Monopoli con tonn. 2648, Molfetta con tonn. 2490; in arrivo, Bari con tonn. 19,252, Molfetta con tonn. 8445, Brindisi con tonn. 7777, Monopoli con tonn. 4007, Caserta (transito Romane) con tonn. 2901, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 2764.

Si segnalarono nelle spedizioni di carboni vegetali; in partenza, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 13,814, Ravenna con tonn. 11,410, Casalbordino con tonn. 2888, Montecorvino con tonn. 2486, Eboli con tonn. 2099; in arrivo, Napoli con tonn. 15,420, Bologna con tonn. 5780, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 2802, Castellamare di Stabia con tonn. 2033, Foggia con tonn. 1922.

Primeggiarono nei trasporti di derrate alimentari; in partenza, Torre Annunziata con tonn. 12,483, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 4533, Nocera con tonn. 2728; in arrivo, Napoli con tonn. 8149, Eboli (transito Calabresi con tonn. 5699, Caserta (transito Romane) con tonn. 4510, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 3931.

Sono da citare nei trasporti di prodotti e materie grasse; in partenza, Bari con tonn. 4780, Lecce con tonn. 2881, Maglie con tonn. 2084, Taranto (transito Calabresi) con tonn. 1897, Falconara (transito Romane) con tonn. 1470, Molfetta con tonn. 1401, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 1394; in arrivo, Bari con tonn. 4083, Brindisi con tonn. 3237, Napoli con tonn. 3173, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 1496.

Nel movimento dei legnami sono da notare; in partenza, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 10,686, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 8275, Ravenna con tonn. 8547, Caserta (transito Romane) con tonn. 3939, Taranto (transito Calabresi) con tonn. 3074, Napoli (transito Romane) con tonn. 2748, Brindisi con tonn. 2219; in arrivo, Napoli con

tonn. 6291, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 6288, Vietri con tonn. 5379, Castellamare di Stabia con tonnellate 4580, Bari con tonn. 4255, Barletta con tonn. 2639, Foggia con tonn. 2329, Bologna con tonn. 2210.

Meritano speciale menzione pei trasporti di prodotti minerali quelli eseguiti da Cesena di tonn. 18,344, Rimini di tonn. 3386, da Ravenna di tonn. 3045, da Ancona di tonn. 2889, da Faenza di tonn 2442, da Bari di tonn. 2052, da Castellamare di Stabia di tonn. 2009, da Pesaro di tonn. 1791; e quelli giunti a Bologna (transito Alta Italia) di tonn. 14,736, a Cesena di tonn. 3908, a Falconara (transito Romane) di tonn. 3885, a Faenza di tonn. 3321, a Pesaro di tonn. 1340, a Napoli (transito Romane) di tonnellate 1286.

Nei trasporti di filati e tessuti sono da notare; in partenza, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 7035, Salerno con tonn. 3814, Napoli con tonn. 3219, Ancona con tonn. 1481, Nocera con tonn. 1395; in arrivo, Napoli con tonn. 3859, Ancona con tonn. 2670, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 1291, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 1033, Nocera con tonn. 798.

Nei trasporti di metalli grezzi, le maggiori quantità si ebbero; in partenza, da Napoli con tonn. 3622, da Bologna (transito Alta Italia) tonn. 3206, da Ancona tonn. 3110, da Ancona (transito Romane) tonn. 2694; in arrivo, a Castellammare di Stabia tonn. 1426, a Bari tonn. 1304, ad Ancona tonn. 838, a Forlì tonn. 753.

Nei trasporti di metalli lavorati si distinsero: in partenza, Napoli (transito Romane) con tonn. 10,054, Napoli con tonn. 6996, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 6677, Ancona con tonn. 4781, S. Giovanni a Teduccio con tonn. 3809; in arrivo, Casoria con tonn. 9361, S. Giovanni a Teduccio con tonn. 2779, Napoli (transito Romane) con tonn. 2597, Eboli (transito Calabresi) con tonn. 2221, San Benedetto con tonn. 2137, Eboli con tonn. 1913, Faenza con tonn. 1843, Lugo con tonn. 1249, Porto Civitanova con tonn. 1103.

I trasporti per conto dello Stato ammontarono a tonnellate 67,262, di cui tonn. 47,687 di sale, tonn. 7915 di tabacco e tonn. 11,660 di merci diverse.

Nei trasporti di sale sono da notare; in partenza, Margherita di Savoia con tonn. 22,410, Ravenna con tonnellate 7302, Sinigallia con tonn. 3976, Benevento con tonnellate 2320; in arrivo, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 4685, Castellamare Adriatico con tonn. 4380, Bari con tonn. 4176, Falconara (transito Romane) con tonn. 3947.

Pei trasporti di tabacco primeggiano: in partenza, Napoli con tonn. 1636, Benevento con tonn. 1600, Falconara (transito Romane) con tonn. 921, Lecce con tonn. 785; in arrivo, Napoli con tonn. 1278, Bologna (transito Alta Italia) con tonn. 662, Brindisi con tonn. 588, Caserta (transito Romane) con tonn. 559.

Il percorso medio di una tonnellata di merce a piccola velocità ed a tariffa ordinaria

risulta nel 1884 di . . . . Chil.ri 151
mentre nel 1883 era stato di . . . . » 134

da cui un aumento di . . . . Chil.ri 17

ossia del 12.69 0[0.

Questo notevole aumento di percorrenza media si spiega col fatto che accrebbero considerevolmente i trasporti a lunghe distanze e cioè i trasporti di vino e di recipienti vuoti i quali ebbero luogo fra il transito di Bologna e le stazioni comprese nel tratto Foggia-Bari e Bari-Otranto, che da quello distano dai 600 ai 700 chilometri.

Il percorso medio di ogni tonnellata di merce per conto dello Stato risulta nel 1884 di . . . . . . Chil.ri 126
mentre nel 1883 fu di . . . . » 130

d'onde una diminuzione di . . . . Chil.ri 4
ossia del 3.08 0[0.

Il prodotto medio di ciascuna tonnellata-chilometro di merce a tariffa ordinaria è stato nel 1884 di . L. 0.0588
e nel 1883 di . . . . » 0.0589

da cui una diminuzione di . . . . L. 0.0001
ossia del 0 17 0[0.

È d'uopo osservare però che tale diminuzione è soltanto apparente e dipende dal fatto che nel computo del prodotto medio per tonneliata-chilometro, non viene dedotto il diritto fisso.

Il vero prodotto medio della tonnellata-chilometro di merce trasportata a piccola velocità nell'anno 1884 non è inferiore, ma superiore a quello dell'anno precedente, e tale deve essere se si considera che i minori trasporti di cereali e di sanza, sui quali si verificò la diminuzione, furono compensati da maggiori trasporti di vino, il cui prezzo di tariffa è più elevato.

Siccome il percorso medio della tonnellata è considerevolmente accresciuto, mentre il diritto fisso non ha potuto aumentare in eguale proporzione, così includendo nel calcolo il diritto fisso, è naturale che l'aumento del prodotto medio venga neutralizzato dalla diminuzione del diritto fisso e si converta in diminuzione.

Nei trasporti per conto dello Stato il prodotto medio per tonnellata-chilometro che nell'anno 1883 fu di L. 0.0593
risultò nell'anno 1884 di . . . . , » 0.0607

con un aumento di . . . . L. 0.0014
cioè del 2 36 0[0.

Due sono le cause di tale aumento:

1° la diminuzione dei trasporti di sale, i quali hanno una tariffa più ridotta di quella stabilita pel tabacco e per le merci diverse;

2° la diminuzione nel percorso medio, diminuzione la quale, tenuto conto del fatto che la nuova tariffa dei trasporti a piccola velocità è differenziale, ha contribuito ad elevare il prezzo chilometrico della tonnellata.

Circa i trasporti di bestiame si nota che nel 1884 furono spediti in meno; a grande velocità 956 capi di bestiame grosso e 21,155 di bestiame piccolo; a piccola velocità 7767 capi di bestiame piccolo in meno, e 13,857 capi di bestiame grosso in più come risulta dal seguente quadro:

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V. 1884 Capi	Grande V. 1883 Capi	Piccola V. 1884 Capi	Piccola V. 1883 Capi	TOTALE 1884 Capi	TOTALE 1883 Capi
BESTIAME GROSSO	Spediz. ordin. a vagone comp.	87,233	88,319	47,936	33,552	135,169	121,871
	Spediz. ordin. per capo	25,103	24,973	4,309	4,836	29,412	29,809
	Totale . . .	112,336	113,292	52,245	38,388	164,581	151,680
	Spedizioni per conto dello Stato	4,497	3,113	»	»	4,497	3,113
BESTIAME PICCOLO	Spediz. ordin. a vagone comp.	151,529	176,488	177,810	187,005	332,339	363,493
	Spediz. ordin. per capo	29,943	29,139	4,129	2,701	34,072	31,840
	Totale . . .	181,472	205,627	181,939	189,706	366,411	395,333
	Totale generale .	301,305	322,032	234,184	228,094	535,489	550,129

In complesso, e tenuto calcolo delle spedizioni per conto dello Stato, si ebbe un minore trasporto di capi 14,637.

La causa principale di tale diminuzione consiste nell'aumento del dazio di entrata in Francia e nell'abolizione del corso forzoso, che hanno reso impossibile ai mercati di Romagna il combattere la concorrenza fatta sui mercati francesi dalle importazioni dall'Africa per Marsiglia.

Anche nel prodotto complessivo dei trasporti di bestiame si verificò una notevole diminuzione nel 1884, in confronto dell'anno precedente.

Ed infatti, se da una parte il bestiame a piccola velocità, il quale nel 1883 aveva dato un prodotto di L. 142,363.31
diede nel 1884 . . . . » 245,224.68

per cui un aumento di . . . . L. 102,861.36
pari al 72.25 0[0], d'altra parte però il prodotto dei trasporti di bestiame a grande velocità, che nel 1883 era stato di . . . . L. 582,229.37
non fu nel 1884 che di . . . . » 396,149.93

per cui si ebbe una diminuzione di . . . L. 186,079.44
ossia del 31.96 0[0].

La diminuzione notevole verificatasi nei prodotti del bestiame a grande velocità e lo straordinario aumento dei prodotti di quello a piccola velocità sono, in parte, apparenti e dipendono dalle seguenti circostanze.

Nell'anno 1884, per effetto di speciali convenzioni, si è accordato a taluni speditori il rimborso di L. 23,333.25 rappresentanti la differenza fra il nolo pagato pel trasporto a grande velocità di n. 8164 capi di bestiame grosso a vagone completo (di cui n. 4347 capi trasportati nell'anno 1883 e n. 3817 nell'anno 1884), e quello risultante dalla applicazione delle tariffe stabilite per la piccola velocità.

In conseguenza di ciò si dovettero dedurre dagl'introiti del bestiame a grande velocità L. 118,501.90 ammontare delle tasse pagate, delle quali L. 23,333.25 furono come si è detto, rimborsate e le altre L. 95,168.65 vennero portate in aumento degli introiti della piccola velocità, per regolare il conto dell'imposta erariale.

Per avere quindi il giusto prodotto delle due categorie di trasporti da confrontarsi con quello dell'anno precedente, bisognerà aggiungere agl'introiti della grande velocità lire 118,501.90 che nette d'imposta corrispondono a L. 104,868.93 e togliere dalla piccola velocità L. 95,168.65 che depurate della imposta danno L. 93,302.60.

La diminuzione negl'introiti della grande velocità si riduce così a L. 81,210 51 e l'aumento negli introiti della piccola velocità a L. 9,558.76.

I risultati ottenuti dal servizio cumulativo sono soddisfacenti, come risulta dal seguente quadro:

	F. Alta Italia		F. Romane		F. Calabro-Sicule e compl.		Germania Svizz. e Francia		Totale	
	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.
Anno 1884 . . . . Quintali	1,555,817	636,854	1,152,903	639,523	606,370	734,722	112,775	23,194	3,427,865	2,034,293
» 1883 . . . . »	1,268,289	511,271	1,063,057	512,663	421,586	763,175	82,909	43,037	2,835,841	1,830,146
Aumento	287,528	125,583	89,846	126,860	184,784	»	29,866	»	592,024	204,147
Diminuzione	»	»	»	»	»	28,453	»	19,843	»	»
In complesso, aumento di Quintali . . .									796,171	

L'importazione è aumentata di quintali 204,147 e la esportazione di quintali 592,024.

In quanto al servizio cumulativo con le ferrovie dell' Alta Italia, si è già detto che l'aumento delle esportazioni è dovuto alla straordinaria quantità di vino spedita principalmente dalle stazioni del tronco Foggia-Bari; i recipienti vuoti di ritorno, i metalli lavorati ed i legnami grezzi in provenienza dall'Austria concorsero ad accrescere il movimento di importazione.

In servizio diretto colle ferrovie Romane si ebbe una maggiore esportazione di vino e di metalli grezzi, ed una maggiore importazione di materiali da costruzione, carbon fossile e metalli grezzi e lavorati.

Per quanto concerne il servizio cumulativo colle ferrovie Calabro-Sicule e complementari, i considerevoli trasporti di materiali da ferrovia destinati alla costruzione ed all'armamento delle nuove linee danno ragione del maggior movimento di importazione; mentre la diminuzione nelle esportazioni è derivata da minori spedizioni di olii, sanza e cereali.

In servizio internazionale l'aumento delle esportazioni si deve ai trasporti di vino per la Francia e per la Svizzera; la diminuzione nelle importazioni è apparente, derivando dal fatto che i considerevoli trasporti di legnami grezzi dall'Austria, i quali nell'anno 1883 erano considerati come facenti parte del servizio internazionale, in seguito alla sospensione del servizio cumulativo con l'Austria, vennero nell'anno successivo compresi fra quelli in provenienza dall'Alta Italia, per cui ciò che risulta in meno nelle importazioni dall'estero, risulta in più nelle importazioni dell'Alta Italia.

(Continua).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sabato scorso, nei locali della Banca Generale di Milano, si è riunito il Consiglio d'amministrazione della Società italiana delle ferrovie del Mediterraneo, per procedere alle nomine delle cariche sociali.

Erano presenti tutti i consiglieri, eccettuati l'ing. Maraini e il cav. Mayer.

A presidente del Consiglio d'amministrazione fu designato il conte Giulio Belinzaghi ed a vice presidenti i signori comm. Pariani e senatore Allievi.

Proceduto si poi alla nomina dei membri del Comitato esecutivo permanente, risultarono eletti: Belinzaghi a presidente, ed a membri Vimercati, Pedroni, Podestà, Pariani e Marsaglia.

A Direttore generale venne nominato il commendatore Massa.

Il Consiglio, dietro proposta del Direttore generale, nominò il comm. ing. Kossuth a Direttore d'esercizio a Napoli.

Il Consiglio terrà la sua prossima riunione al palazzo Litta.

><

Con decreto reale del 6 giugno 1885 sono istituiti due Comitati di stralcio, uno per le strade ferrate Romane, l'altro per le strade ferrate dell'Alta Italia. I due Comitati sono così costituiti:

Per l'Alta Italia: Fenolio comm. avv. Bernardo, presidente — Molfino comm. avv. Giorgio, Bussi comm. ing. Gabriele, Ratti comm. ing. Gaetano, Petibon comm. Lodovico, membri.

Per le strade ferrate Romane: Nobili comm. avv. Niccolò, presidente — Puccini comm. avv. Giovanni, Marchettini cav. ing. Natale, Bertina comm. Callisto, Ferretti cav. Paolo, membri.

Sono assegnate le indennità mensili seguenti: ai Presidenti L. 1,000; ai membri L. 900.

><

La Commissione pel riparto del personale della Rete Mediterranea ha prorogato le sue riunioni al 15 luglio p. v. Frattanto venne nominata una sotto-Commissione, la quale si riunirà il 10 del predetto mese, affine di preparare gli elementi da sottoporsi alla Commissione plenaria per l'applicazione dei criteri già concretati.

L'aggiornamento fu reso indispensabile dalla necessità che i funzionari superiori, di cui è composta la detta Commissione, si trovino al proprio posto negli ultimi giorni del corrente mese e nei primi del venturo, per provvedere al regolare passaggio di tutti i servizi, che al 1.o luglio dovrà effettuarsi col nuovo regime ferroviario.

><

La Commissione che ha l'incarico di regolare le condizioni ed i corrispettivi pel servizio dei tronchi e delle stazioni comuni, in base ai contratti per le reti Mediterranea ed Adriatica, ha terminato nella tornata del 20 corrente col pronunziarsi sui quesiti propostile. Ora non rimane che di procedere alla compilazione del protocollo finale, intorno al quale le decisioni saranno prese nella seduta del 16 del prossimo luglio, al qual giorno fu rimandata la riunione dei delegati.

Sappiamo che, a proposito del protocollo finale, i rappresentanti per la rete Adriatica hanno presentata una mozione che verrà esaminata.

><

Nei giorni 18 e 19 corr. si tennero in Firenze delle riunioni da parte dei delegati del Governo e delle due Società ferroviarie continentali, per discutere i modelli da adottarsi e le norme da impartirsi al personale delle linee, che serviranno di base alle operazioni di consegna delle linee, prescritte dall'art. 10 dei Capitolati.

In massima, e salve le decisioni che saranno prese in via definitiva quando le Commissioni potranno funzionare coll'intervento del delegato della Corte d'appello di Roma, puossi ritenere tutto essere già stabilito per quanto riguarda le norme fondamentali.

><

Ci consta che il 22 corr. venne firmata dal Vicedirettore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, dall'assessore delegato conte Valmarana, in rappresentanza del Municipio di Venezia e dall'ing. cav. Lavezzari, direttore dell'acquedotto di Venezia, la Convenzione per la regolarizzazione della concessione già fatta per attraversare il piazzale della Stazione marittima col tubo dell'acquedotto, nonchè per la somministrazione dell'acqua necessaria ai vari servizi ferroviari, tanto nella Stazione stessa, che in quella di Santa Lucia, ed infine per regolare le condizioni alle quali la Società dell'acquedotto potrà somministrare l'acqua occorrente ai piroscafi. Appena si sarà ottenuta l'approvazione della relativa spesa, e saranno esaurite le pratiche d'appalto, si darà corso senz'altro all'esecuzione dei lavori.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha ordinata la visita di ricognizione del tronco da Malnate a Varese (stazione provvisoria) e ne ha affidato l'incarico al Regio Commissario per l'esercizio delle ferrovie Alta Italia ed all'ing. capo del Genio civile di Como.

><

La visita di ricognizione della galleria di Marianopoli (linea Roccapalomba-Santa Caterina) fu rimandata al giorno 6 del prossimo luglio.

><

La Commissione pei regolamenti delle costruzioni e dell'esercizio, di cui nell'ultimo *Monitore*, ha sabato u. s. finito i suoi lavori, iniziati il lunedì precedente. Durante la settimana ha tenuto due sedute giornaliere. I regolamenti concretati saranno sottoposti al Consiglio superiore.

><

La Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia ha versato nelle Casse dello Stato la somma di L. 4,250,000 quale primo acconto sul prezzo di acquisto del materiale mobile, del materiale di esercizio e degli approvvigionamenti, a norma ed in esecuzione degli articoli 11 e 12 della convenzione approvata con la legge 27 aprile 1885.

><

Su proposta del Governo svizzero, venne accettata la data del 1.o settembre p. v. per la riunione a Berna dei delegati internazionali dei paesi e delle Amministrazioni ferroviarie che hanno deciso di prender parte alle conferenze per definire la questione relativa all' unità tecnica delle ferrovie.

Sappiamo a questo proposito che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito ai rappresentanti delle nuove Amministrazioni ferroviarie, perche vogliano provvedere alla nomina dei rispettivi delegati alle conferenze predette, manifestando il desiderio che, prima della riunione di Berna, i vari rappresentanti italiani tengano una riunione preparatoria onde stabilire la linea di condotta che essi dovranno seguire nella riunione internazionale.

><

Sappiamo che la Società Veneta di pubbliche costruzioni, ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata ad adottare, in via di esperimento, a datare dal 1.o luglio p. v. sulle ferrovie Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Vicenza-Schio, Conegliano-Vittorio e Parma-Suzzara da essa esercitate le tariffe e condizioni portate dalle nuove Convenzioni ferroviarie, approvate con la legge del 27 aprile p. p. per tutti i trasporti, eccettuati solo quelli dei viaggiatori.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, di accordo con quella dell' Alta Italia, avrebbe deciso, stante l'urgenza, di provvedere provvisoriamente alla pubblicazione delle norme per le concessioni speciali, salvo poi di apportarvi in seguito quelle modificazioni che il Ministero dei lavori pubblici riconoscerà opportune.

Del resto, come ebbimo occasione di dire in un precedente numero del *Monitore*, le norme per concessioni speciali state sottoposte alla approvazione governativa sono, salvo qualche lieve modificazione, perfettamente conformi a quelle attualmente in vigore.

><

Diamo, come di consueto, la situazione dei lavori di costruzione della nuova galleria di San Lazzaro, riferita a tutto aprile 1885.

In questo mese si lavorò allo scavo ed alla costruzione dei piedritti, del tombino e delle nicchie: e sulla tratta di m. 5 di prolungamento della galleria verso Sampierdarena, si costruirono i piedritti e metri 4 di volta. Si lavorò pure nella costruzione dell'arco rovescio, del quale se ne eseguirono m. 20.

Il volume totale dello scavo eseguito nel mese predetto fu di m. c. 610; e quello delle murature di m. c. 567.

La situazione a tutto aprile p. p. della galleria si riassume come segue:

Scavi	estesa totale		m.	630
	volume		m. c.	37960
Muratura	estesa	in calotta	m.	626
		nei piedritti	»	590
	volume		m. c.	10010

><

Sappiamo che il Comitato bolognese per una ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma, venuto a cognizione come da apposito Comitato costituito a Vicchio in Toscana, siano stati presentati al Governo gli studii per una ferrovia di quarta categoria fra Borgo San Lorenzo e Pontassieve, ha fatto viva istanza a S. E. il ministro dei lavori pubblici acciocchè si compiaccia differire ogni risoluzione in merito alla ferrovia stessa fino a che per parte del Comitato suindicato sia presentato il progetto dettagliato della linea direttissima predetta, già formulato dall' ing. cav. Zannoni e fatto eseguire col concorso della provincia, del Comune e della Camera di commercio ed arti di Bologna, nonchè di parecchi altri Comuni del Bolognese e della Toscana.

A presentare la sua istanza il Comitato fu spinto dalla considerazione che il tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, potendo collegarsi alla progettata linea direttissima, sarebbe opportuno che le decisioni del Ministero intorno alla ferrovia di quarta categoria medesima fossero prese dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si fosse pronunziato sul progetto della direttissima, onde così evitare che una linea secondaria occupi prematuramente la sede naturale di una ferrovia tanto importante, quale quella diretta Bologna-Firenze-Roma, la quale includerebbe anche il soddisfacimento degli interessi stessi locali ai quali si informa la domanda del Comitato di Val di Sieve.

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Deputazione provinciale ha rimesso con viva raccomandazione, a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una petizione del Municipio di Dogliani il quale chiede che, revocata la concessione ad esso fatta dal Governo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Dogliani a Monchiero, in conformità delle disposizioni dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, la linea medesima sia compresa fra quelle di 4ª categoria ed usufruisca in conseguenza delle facilitazioni accordate alle linee della categoria stessa, tanto colla precitata legge del luglio 1879, quanto coll' altra del 27 aprile 1885.

><

Sappiamo che la Direzione dell' esercizio per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici due proposte di aggiunte alle tariffe in vigore, riguardanti: la prima l' attivazione degli abbonamenti mensili pei quali si propongono le stesse norme e condizioni vigenti per gli abbonamenti trimestrali, semestrali ed annuali, salvo che pel deposito e pel prezzo del libretto, ridotti alla metà; la seconda, l'attivazione delle cartoline speciali pei trasporti a grande velocità fino ad un quintale, da accettarsi esclusivamente pei trasporti in servizio interno. La Società predetta proporrebbe di mettere in vendita le cartoline suindicate in tutte le stazioni e fermate della linea e presso Ditte e Stabilimenti espressamente autorizzati dalla Società medesima.

><

Siamo informati che S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha fatte le più vive raccomandazioni al suo collega dei lavori pubblici, perchè siano secondati i desideri manifestati dalla Camera di commercio ed arti di Livorno, affinchè nella compilazione del nuovo orario che andrà in vigore col 1.o luglio prossimo coll' attivazione dei nuovi servizi ferroviarii, sia tenuto stretto conto dei bisogni di

quella importante piazza commerciale, acciocchè il suo vasto movimento non abbia a subire interruzioni e ritardi per mancanza di opportune coincidenze.

><

La Giunta municipale di Livorno ha appoggiato presso il Governo la istanza presentata dalla Camera di commercio ed arti locale (della quale abbiamo parlato nel precedente numero del *Monitore*) tendente ad ottenere che sia soppressa la tassa speciale dei trasporti ferroviarii dagli stabilimenti della diga rettilinea e da quelli del porto-franco alla stazione marittima; o quanto meno che il tratto che divide i detti stabilimenti dalla stazione siano computati nella percorrenza totale con le ordinarie tasse chilometriche.

><

In sul finire dello scorso mese di aprile l'ing. sig. C. Navone, autore di un progetto di ferrovia da Genova a Borgotaro pel Monte Penna, nonchè di un altro progetto di ferrovia da Genova a San Stefano di Lunigiana pel Monte Bracco, destinato il 1.o a congiungere il porto di Genova con la ferrovia attualmente in costruzione da Spezia a Parma, il 2.o (che col primo ha comune tutto il primo tronco da Genova alle ferriere di Lagomarsino) destinato a sussidiare la ferrovia ligure di levante; ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè, in base agli articoli 242 e 243 della legge 20 marzo 1865, gli venga accordato il permesso di fare sul terreno gli studii relativi.

Veniamo ora informati a questo proposito che S. E. il ministro dei lavori pubblici ha autorizzato, con suo recente decreto, il predetto ing. Navone ad eseguire gli studii e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione dei premenzionati due progetti, disponendo che tale autorizzazione sia valevole per sei mesi dalla data del decreto.

Il primo progetto riguarderebbe adunque una linea che dovrebbe servire a mettere in comunicazione diretta il porto di Genova con Parma e per essa con l'Emilia, col Mantovano, con la Venezia e coi valichi alpini italo-austriaci, nonchè col Pontremolese, ed indirettamente colla Lunigiana e colla Garfagnana. La seconda linea da studiare potrebbe costituire, come già si è detto, un secondo binario interno della ferrovia del litorale ligure di levante, e pel suo andamento pianeggiante e diretto servirebbe a convogliare quel maggior traffico che la divisione longitudinale delle nostre ferrovie in due reti sposterà indubbiamente e verrà a determinare in questa direzione. Essa inoltre gioverebbe ad assicurare, nella eventualità di un disastro, la continuità delle comunicazioni della Liguria con la Toscana e quelle del Piemonte e dei valichi alpini occidentali con Roma e colle provincie meridionali d'Italia.

><

Il Consiglio di Stato, all'uopo interpellato dal Ministero delle finanze, ha manifestato l'avviso che per estendere anche alle ferrovie Sarde, autorizzate con la legge del 22 marzo 1885, le disposizioni dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 n. 3048, relative alla riduzione ad un quarto delle quote di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati, occorre una speciale disposizione di legge, per quanto le dichiarazioni fatte dal Governo alla Camera ed al Senato e la nessuna obbiezione fattavi debbano far ritenere che la presentazione del nuovo disegno di legge debba aver luogo più per rispetto alla forma, che alla sostanza, essendo oramai tutti d'accordo che le stesse facilitazioni accordate alle altre provincie del Regno, debbano estendersi anche a quelle della Sardegna.

><

Nel giorno 16 corr., il treno diretto delle 2.15 da Torino per Parigi, traversando la galleria del Fréjus, ebbe a correre un grave pericolo.

La piastra di guardia di una ruota dello *Sleeping-Car*, facente parte del detto treno, si ruppe al chilometro 12.500 sul versante francese, e fu causa dello sviamento dello stesso *Sleeping-Car* e di altra carrozza di 1ª classe. Le conseguenze sarebbero state assai gravi se il macchinista, avvertito dalle scosse, colla pronta manovra del freno Westinghouse non avesse immediatamente arrestato il treno. Nessun viaggiatore ebbe a riportare il minimo danno, e fu così evitato un disastro, la cui entità non si può prevedere, stantechè in quel punto il treno, che viaggiava a grande velocità, si trovava sopra una discesa del 28 0|00 e su di una curva di 400 metri di raggio.

Nessun commento faremo seguire a questo fatto, che per sè stesso parla tanto eloquentemente in favore del freno Westinghouse, la cui applicazione ed il cui funzionamento, nel poco tempo che trovasi in esercizio sulle nostre linee, ne fanno sempre maggiormente apprezzare i meriti, e giustificano il favore e lo sviluppo che incontrò presso tante Amministrazioni ferroviarie.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto ristabilimento accesso a vari fondi lungo ferrovia Pescara-Aquila.

Travata metallica pel sottovia sulla prov. presso il ponte S. Antonio (ferrovia Macerata-Albacina).

Variante tronco Antella Polla (ferrovia Lucignano Castrocucco).

Progetto prolungamento del 2° binario alla stazione di Borgone (Torino-Susa).

Progetti definitivi per l'attraversamento di Varese con la ferrovia Como-Laveno.

Progetto opere di difesa e sottomurazione al ponte sul torrente Grinza (linea Catania Licata).

Id. ponte sul fiume Alli, lungo 4° tronco prov. n. 7 (Catanzaro).

Id. opere completamento ponte sul torrente Zappulla lungo prov. Messina-Palermo.

Id. spostamento stazione di Piazza Caricamento sulle calate del porto di Genova.

Id. costruzione ponte sul torrente Nozze, lungo 2.o tronco strada naz. del Caffaro (Brescia).

Id. d'appalto scambi e meccanismi fissi armamento stazioni linea Mantova-Legnago.

Id. particolareggiato stazione di Tolentino, ferrovia Macerata-Albacina.

Variante ai passaggio colle Baralungo, tronco Tolentino-S. Severino.

Progetto modificazioni nella stazione di Sessè, linea Alessandria-Acqui.

Deviazione della provinciale Lucchese presso stazione di Cerasomma nella ferrovia Lucca Viareggio.

Progetto fornitura scambi e materiale fisso pel tronco Siracusa-Noto (ferr. Siracusa-Licata).

Statuto del consorzio dei fiumi e fossi della pianura Pisana.

Progetto di massima variante ferr. Sulmona-Isernia e progetto appalto tronco Campo di Giove-Palena.

Piano regolatore di Roma. Espropriazione zone laterali pel proseguimento di via Nazionale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Vallelunga (*Sicilia*). — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul prezzo di L. 117,403 25, ammontare del deliberamento sussseguito all'asta tenutasi il 1° giugno corrente, per l'appalto della fornitura di tonnellate 609 254 di rrotaie di acciaio Bessemer occorrenti per l'armamento di una parte del 3° tronco della linea di Vallelunga (ferrovie della Sicilia), si procederà alle ore 10 antim. del 7 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caltanissetta, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 111 533,09, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. (Vedi numeri 18, 20 e 23 del *Monitore*).

Ferrovia Mestre-S. Donà. — Il giorno 18 corr. fu eseguita la visita del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso tra Mestre e San Donà, dall'ing. capo del Genio civile di Treviso e dal R. Commissario per l'esercizio delle S. F. A. I. Sappiamo che gli incaricati han manifestato l'avviso che l'apertura possa avere luogo il 28 corrente.

Ferrovia Foggia-Manfredonia. — La Commissione governativa che ha proceduto alla visita di ricognizione della linea da Foggia a Manfredonia ha ritenuto che l'apertura all'esercizio della linea possa aver luogo il giorno 12 del prossimo luglio.

Ferrovia Airasca-Moretta Saluzzo. — Ieri, per parte dei delegati del Governo, delle ferrovie dell'Alta Italia e dell'Impresa costruttrice, ebbe luogo la visita di ricognizione della ferrovia suddetta, a cui intervennero pure i deputati di quei collegi, le Autorità ecc.

Lo stato della linea fu riconosciuto soddisfacente, per cui venne deciso di proporre al Ministero che l'apertura al pubblico si faccia il 30 corr.

Ferrovia Fino-Grandate. — Leggesi nell'*Araldo* di Como:

Da qualche giorno sono incominciati i lavori al tronco di raccordo Fino-Grandate, che collegherà l'attuale stazione di Fino (staccandosi all'incontro della linea del tram colla provinciale) alla nuova stazione di Breccia-Grandate, sulla linea in costruzione Como-Varese.

I manufatti di importanza si riducono a un ponte sul fiume Seveso, essendo d'altra parte affatto secondarii i movimenti di terra.

Pel citato ponte sono incominciati gli scavi di fondazione, mentre si stanno trasportando in luogo i materiali. Intenzione della Società dovrebb'essere di mettere in attività la linea di raccordo contemporaneamente alla Como-Varese.

Ferrovia Como-Varese. — Ecco quanto scrive il precitato periodico, circa i lavori di questa ferrovia:

Alla trincea di Quadronna, rimasta sospesa un certo tempo per la nota questione, il lavoro è oggi quasi finito. E intanto da Camerlata il binario (a scartamento ristretto, ma con materiale definitivo) si spinge già fin presso a Solbiate, non rimanendo più da posare che un cinque chilometri di rotaie.

Sul tronco Camerlata-Como si è, or son pochi giorni, cominciata la vòlta del difficile sottopasso alla Canturina Nuova, le cui fondazioni hanno voluto un lavoro così lungo e contrastato. La vòlta in discorso sarà costruita col sistema del cavalcavia in Borgovico.

Alla stazione Como-Lago-Ticino si è provata la palificazione del terreno per fondarvi il nuovo edificio. Per la natura speciale del terreno pare che s'intenda adottare più precisamente il metodo del costipamento, onde dargli quel grado di stabilità che oggi gli manca per effetto della vicinanza del lago.

Uffici ferroviari a Firenze. — La *Nazione* scrive: Nel palazzo già Mirafiore, acquistato coi terreni e fabbricati annessi e connessi dalla Società delle strade ferrate Meridionali assuntrice dell'esercizio della rete Adriatica e che sarà ampliato con costruzioni verso il viale Principe Amedeo, sarà, a quanto si dice, ordinata la direzione generale: nel palazzo di piazza dell'Unità, ove ebbe sede finora la Direzione delle strade ferrate Romane, saranno gli uffici del Movimento e del Traffico: nei locali della antica stazione di Porta al Prato avranno sede gli uffici del Controllo dei prodotti.

Prodotti ferroviari. — Diamo, come è nostro solito, il seguente prospetto dei prodotti ferroviari del mese di marzo 1885, confrontati con quelli del marzo 1884.

Il prodotto generale del marzo 1885 ammonta a lire 17,549 866, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,172,052
Bagagli	»	257,274
Merci a grande velocità	»	1,525,137
Id. a piccola velocità	»	9,465,750
Prodotti diversi	»	129,653
Totale	L.	17,549,866

Tale prodotto va poi così ripartito:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	8,934,733	L.	8,801,966
	Romane	»	2,960,428	»	3,013,003
	Calab.-Sic.	»	1,213,537	»	1,052,178
	Venete	»	100,400	»	99,001
Ferrovie di Società esercìte	dallo Stato . . .	»	1,547,185	»	1,539,061
»	Meridionali . . .	»	2,233,857	»	2,010,674
»	Sarde	»	119,188	»	115,527
Ferrovie diverse		»	440,538	»	342,978
	Totale	L.	17,549,866	L.	16,974,388

Si ebbe dunque nel marzo 1885, in confronto del marzo 1884, un aumento di L. 575,478. — Aumentarono le ferrovie dell'Alta Italia di L. 132,767; le Calabro-Sicule di L. 161,359; le Venete di L. 1,399; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 8,124; le Meridionali di L. 223,183; le Sarde di L. 3,661; le Ferrovie diverse di L. 97,560. — Diminuirono invece le ferrovie Romane di L. 52,575.

I prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo furono:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	24,077,582	L.	24,202,268
	Romane .	»	8,242,106	»	8,549,730
	Calab.-Sic.	»	3,273,797	»	3,132,844
	Venete .	»	277,200	»	277,000
» di Società esercite	dallo Stato . . .	»	4,071,198	»	4,282,722
»	Meridionali	»	6,502,679	»	6,020,695
»	Sarde	»	335,986	»	331,062
»	Diverse	»	1,161,639	»	940,224
	Totale	L.	47,940,187	L.	47,736,545

Nel primo trimestre del 1885 si ebbe pertanto un aumento totale di L. 203,642, in confronto del corrispondente periodo del 1884. Furono in aumento: le ferrovie Calabro-Sicule di L. 140,953; le Meridionali di L. 481,984; le Sarde di L. 4,924; le Ferrovie Diverse di L. 221,415. — Diminuirono invece le ferrovie dell'Alta Italia di L. 124,686;

le Romane di L 307,624; le Venete di L. 1,800; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 211,524.

Il prodotto chilometrico nel mese di marzo fu:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,997	L. 3,690
	Romane	» 1,713	» 1,781
	Calabro-Sicule	» 811	» 755
	Venete	» 732	» 722
» di Società esercite dallo Stato		» 1,678	» 1,669
» Meridionali		» 1,294	» 1,164
» Sarde		» 289	» 281
Ferrovie diverse		» 666	» 725
	Media complessiva	L. 1,744	L. 1,767

Infine il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 31 marzo è stato il seguente:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,077	L. 8,524
	Romane	» 4,769	» 5,062
	Calabro-Sicule	» 2,189	» 2,260
	Venete	» 2,008	» 2,021
» di Società esercite dallo Stato		» 4,415	» 4,645
» Meridionali		» 3,767	» 3,488
» Sarde		» 817	» 805
» Diverse		» 1,803	» 2,009
	Media complessiva	L. 4,773	L. 4,984

La lunghezza assoluta al 31 marzo 1885 era di chilometri 10,182; al 31 marzo 1884, chilometri 9,751. La lunghezza media di esercizio nel 1° trimestre 1885 fu di chilometri 10,044, nel corrispondente periodo 1884 di chilometri 9,577.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di maggio fu il seguente:

Passeggieri trasportati 87,500 (maggio 1884 : 78,247), introito fr. 360,000 (fr. 388,656.60); merce trasportata tonn. 50,600 (tonn. 41.224); introito fr. 550,000 (fr. 491,030.08); introito complessivo fr. 910,000 (fr. 879,686.68), ossia fr. 3,421.05 (fr. 3,307.09) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di maggio di fr. 404.000 (1884 maggio: fr. 374,688.12), ossia fr. 1,518.80 (fr. 1,408.60) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 506,000 (fr. 504,998.56).

Ferrovie Svizzere. — Il Gran Consiglio del Cantone di Neuchâtel ha approvato, con 49 voti contro 42, la convenzione colla Compagnia della ferrovia Giura-Berna-Lucerna (Giura industriale), pel riscatto, per parte di quel Governo cantonale, di quella linea, mediante la somma di fr. 5,250,000.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia della ferrovia d' Orléans ad aprire al pubblico esercizio le seguenti linee o tronchi di linea: 1° a partire dal 14 corr. giugno, la linea Port-de-Piles-Preuilly, lunga 33,786 metri, non compresi 644 metri di percorso sulla linea Parigi-Bordeaux; 2° a datare dal 15 stesso mese, il tronco Montmorillon-La Trimouille della linea Civray-Blanc, lungo m. 16,800, non compresi 1,540 metri di percorso sulla linea Poitier-Limoges; 3° alla stessa preaccennata data, il tronco Bourges-Argent, della linea Bourges-Gien, della lunghezza di metri 61,992.

Ferrovie austriache. — Nei giorni scorsi un telegramma ci annunziò che venne, coll' intervento del sig. De Kallay, ministro comune per le finanze austro-ungariche, inaugurata la ferrovia Mostar-Metcovich.

Questa linea appartiene alla rete della Bosnia ed Erzegovina ed è a sistema ridotto con uno scartamento di metri 0.76. Costrutta sotto la direzione degli ingegneri militari, i fondi occorrenti vennero forniti dal Ministero comune.

La rete bosniaca ha già uno sviluppo di circa 400 chilometri; ed i suoi introiti non solo sorpassano le spese di esercizio, ma il prodotto netto copre già in parte l' interesse dei fondi anticipati dalle Casse dello Stato.

Questa rete poi dipende dall' Amministrazione del Dipartimento della guerra.

Notizie Diverse

Ponte ferroviario sul fiume Dee. — La Società ferroviaria Manchester-Sheffield-Lincolnshire ha proposto di costruire un ponte attraverso il fiume Dee. Il Parlamento glie ne ha dato il permesso, riservando alla Società istessa e alla città di Chester la fissazione del progetto definitivo di esecuzione.

Ora la città desidera che il ponte venga costruito in modo da permettere il passaggio delle navi e si oppone alla costruzione nel centro del fiume della pila principale la quale imbarazzerebbe la navigazione.

In conseguenza, il Ministero del commercio ha dichiarato che approverà soltanto la costruzione di un ponte, il quale abbia un tratto mobile di una lunghezza di almeno 140 piedi, per permettere il passaggio delle navi e la cui principale pila sia posta lateralmente e non nel centro del fiume.

Galleria sottomarina fra la Gran Brettagna e l' Irlanda. — Si è costituita a Londra una Società con capitale di 20,000 lire sterline, a fine di fare studi per la congiunzione ferroviaria sottomarina dall' Irlanda alle isole britanniche sorelle.

La *Pall Mall Gazette*, dal successo che ebbe il tunnel sotto la Mersey, ritiene di probabile riuscita il grandioso progetto, teme soltanto che le spese abbiano ad essere sì enormi da attraversare qualunque iniziativa privata.

La *Pall Mall Gazette* fornisce del progetto i seguenti particolari:

I punti scelti per lo sbocco della galleria sarebbero, da una parte, Port Patrick sulla costa di Scozia e Donaghadee sulla costa d' Irlanda, dall' altra: distanza in linea retta: miglia inglesi 22 mezzo = chilom. 36 e frazione.

Gli scandagli fatti hanno dimostrato che tra i due punti la maggior profondità dell'acqua è di 780 piedi = 235 m..

La volta della galleria dovrebbe trovarsi a duecento piedi al disotto delle acque.

Alcuni fori di un piede di diametro e della profondità di 1000 piedi dovrebbero farsi in prossimità di Port Patrick e di Donaghadee per accertare la natura della roccia. Il progetto è ritenuto effettuabile, e il costo dei lavori è presunto in 6 milioni di lire sterline.

Una tale galleria avvicinerebbe notevolmente le principali città dell'Irlanda alle città sorelle della Inghilterra e della Scozia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari nella scorsa settimana, non diedero contingente d'affari che scarso, fatta astrazione delle Azioni della Società delle ferrovie Meridionali, le quali esperimentarono nel mercato di Genova una tendenza insolita non favorevole,

che le fece cadere da 715 a 705 ed anche a meno. Le obbligazioni relative vennero quotate a 306 circa, i Boni a 55i.

Diamo per memoria i prezzi degli altri valori: le Sarde serie A a 305, la serie B a 308, le nuove a 307.50; le Palermo Trapani prima emissione, a 309, quelle di seconda emissione, a 305; le Centrali Toscane a 505; le Pontebbane a 475; le Meridionali Austriache a 312.

ESTRAZIONI

Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano. — Ecco i numeri delle ventisei obbligazioni del Prestito di questa Società estratte per la 55ª semestrale ammortizzazione.

1	Estratto	N.	1269	14	Estratto	N.	2489
2	»	»	752	15	»	»	1676
3	»	»	653	16	»	»	1863
4	»	»	2555	17	»	»	2031
5	»	»	2443	18	»	»	2454
6	»	»	1505	19	»	»	675
7	»	»	1246	20	»	»	2271
8	»	»	1618	21	»	»	1238
9	»	»	2716	22	»	»	2480
10	»	»	743	23	»	»	172
11	»	»	2564	24	»	»	671
12	»	»	1999	25	»	»	1056
13	»	»	2223	26	»	»	1643

A partire dal 1º luglio 1885, presso la Banca Lomellina in Vigevano e presso la Banca del sig. Giuseppe Antonio Musso in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti li surriferiti numeri in ragione di L. 250 caduna, mediante rimessione delli corrispondenti titoli;

A partire del detto giorno 1º luglio presso le Banche suddette sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto Prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 59, il semestre interessi scadente al 1º luglio suddetto, in ragione di L. 5.40 cadun vaglia, così ridotto dietro deduzione di centesimi 85, tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Tredicesima estrazione a sorte di 129 Cartelle Obbligazioni della serie B, aventi diritto al rimborso a datare dal 1º prossimo luglio.

Obbligazioni estratte:

7	68	79	121	142	155	167	170
246	295	464	508	518	601	713	811
960	1036	1188	1220	1303	1376	1415	1465
1590	1604	1708	1812	1983	3625	3716	4332
4590	4520	4694	4695	5310	5352	5467	5555
5821	5983	6446	6932	7132	7333	7513	7519
7927	8450	8940	9121	9217	9249	9303	9307
9308	9410	9456	9536	9708	9718	10062	10196
10201	10501	10705	10810	10995	11188	11289	11322
11408	11590	11800	12709	13514	13599	13902	15203
16597	16841	17008	17208	17862	18154	18557	18700
18930	19692	20000	20100	21113	21875	22069	22929
24840	26307	26564	26567	26808	27531	28070	29274
30103	30115	31901	32213	33414	33821	34004	34303
34491	34510	34901	34939	35236	36196	36620	37305
38100	38109	38710	38748	39546	39564	39664	39757
39814							

Ferrovia di Cuneo. — Distinta delle obbligazioni comprese nella 52ª estrazione seguita in Roma il 15 giugno 1885:

61 della 1ª emissione (5 per cento) da L. 400 caduna
(Creazione 26 marzo 1855).

117	157	342	517	559	986	1529	1537	1573	1587
1641	1781	1806	2113	2163	2260	2522	2525	2729	2840
3061	3134	3203	3228	3277	3609	3859	4030	4215	4418
4781	4925	5358	5468	5617	5658	5805	6067	6744	7209
7380	7605	7835	8060	8367	8731	8913	9052	9120	9313
9320	9453	9827	9370	9998	10597	10657	10704	10936	10898
10955									

39 della 2ª emissione (3 per cento) da L. 500 caduna
(Creazione 21 agosto 1857).

101	1131	1597	3671	3949	4532	4820	5735	6047
6082	6567	8481	10396	11112	12255	13407	14115	14736
6280	7763	8720	10546	11284	12499	13508	14238	14915
6478	8208	9412	10561	12176	12603	14040	14369	15239
15245	15824	15917						

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1885, e dal 1º luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle obbligazioni stesse munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle di 1ª emissione colle cedole 61 a 120 e quelle di 2ª emissione colle cedole 57 a 90.

CONVOCAZIONI

Società mineraria metallurgica italiana nella Tunisia. — Assemblea generale per il giorno 28 corrente giugno alle ore 11 ant. nel locale della Società, via Santa Eulalia n. 4, piano 2º, Cagliari, per nomina di due sindaci effettivi e due supplenti; emissione di obbligazioni conforme il disposto all'art. 10 dell'atto costitutivo e 172 del vigente Codice di commercio; disposizioni intorno alla nomina dei funzionari e del personale degli impiegati; comunicazioni diverse.

Società costruttrice Napoletana. -- Assemblea generale straordinaria il 5 luglio 1885 per comunicazione del Consiglio d'amministrazione; proposta di scioglimento della Società, giusta il comma 2º dell'art. 189 del Codice di commercio, e subordinatamente, modificarsi l'art. 4 dello statuto con stabilirsi il modo a tenere per le pubbliche aste; modifica dell'art. 7 dello statuto.

PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1.o a tutto il 31 del prossimo luglio avrà luogo il pagamento della cedola numero 24 (1.o semestre 1885) delle azioni di preferenza, classe A, in ragione di L. 6.25 per ogni azione, e della cedola n. 24 (1.o semestre 1885) delle azioni ordinarie, classe B, in ragione di L. 6.25 per ogni azione.

VERSAMENTI

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Il Consiglio d'amministrazione di questa Società, in ordine alle deliberazioni prese nelle assemblee generali straordinarie del 7 dicembre 1884 e 31 maggio 1885, trascritte a termini di legge, come da decreto del R. Tribunale civile di Padova del 12 giugno 1885, n. 701 R. C., invita tutti i portatori delle 80,000 azioni in circolazione a versare il sesto decimo, con L. 25 su ciascheduna, presso la cassa della Società in Padova, via Eremitani, al civico numero 3306, nei giorni dal 1º al 31 luglio p. v., e ciò verso regolare timbratura e quietanza sul titolo.

Contemporaneamente il Consiglio d'amministrazione di questa Società invita i detentori delle 80,000 azioni stesse ad incassare il dividendo di L. 25 per ogni azione, portato dal bilancio della gestione 1884, approvato in assemblea generale ordinaria tenutasi il 31 maggio p. p., per modo che l'un pagamento coincida coll'altro, e ne segua la compensazione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Carinola (28 giugno, ore 10 ant., 1.a asta). — Lavori di sistemazione delle strade interne di questo comune per il prezzo complessivo di L. 128,895.33 oltre a L. 16,204.67 a disposizione dell'Amministrazione a norma del progetto artistico del perito sig. Pergameno Silvio, approvato dal Genio civile addì 1º settembre 1884. Dep. provv. p. spese L. 1200; cauz. provv. L. 5,000; def. L. 12 000. Fat. ore 12 merid. 14 luglio.

Deputazione provinciale di Sassari (30 giugno, ore 11 ant., def.) — Manutenzione ordinaria della strada provinciale delle Anime del Purgatorio presso Sassari a Vedra Lada presso Bonorva, confine colla provincia di Cagliari, della complessiva lunghezza di metri 52,990, esclusa la traversa di Torralba per

i tre esercizi 1885-1886-1887, provv. deliberato per L. 22,800. Cauz. provv. L. 3,000, def. L. 4,500.

Prefettura di Vicenza (30 giugno, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione di un braccio cellulare nel carcere giudiziario di San Biagio in questa città, provvisoriamente deliberato per la somma di L. 86,865.07. Dep. lire 6,000.

Direzione del Genio militare di Napoli (30 giugno, ore 1 pom., 1.a asta) — Lavori ordinarii a quantità indeterminate di manutenzione e miglioramento durante il triennio 1885-86, 1886-87, 1887-88, dei fabbricati militari dipendenti dalla 3.a sezione (Marina) per la somma complessiva di L. 330,000. Deposito L. 33,000. Fat. 6 luglio, ore 1 pom.

Comune di Santeramo in Colle (30 giugno, ore 9 ant., 1.a asta) — Appalto, col sistema dell'estinzione di candela, per la manutenzione delle strade comunali, interne ed esterne, divise in tre gruppi: il 1.o che comprende la strada Matine e quella di Cassano, lungo m. 15,709.10; il 2.o le altre strade inghiaiate, lungo m. 12,783.40, ed il 3.o le strade lastricate, lungo oltre 600 metri. Prezzo 1.o gruppo, L. 200 a chilom., 2.o gruppo, L. 120 a chilom.; 3.o gruppo, basoli di 1.a qualità, L. 7; di 2.a, L. 5, e rilavorati L. 2.50 al m. q. Cauzione provv. L. 1,000; def. L. 3,000. Fatali 20 luglio.

Comune di Cisterna di Roma (1.o luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la costruzione di una casa da guardiani e pozzo con beveratoio da eseguirsi nel bosco Pantano, territorio comunale. Importo L. 7,964. Cauzione L. 750. Fatali ore 10 ant. 16 luglio.

Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni (1.o luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto per le seguenti provviste: 1.o lotto, n. 25,000 aste per cassa di fucile modello 1870. Prezzo ridotto L. 85,750. Dep. L. 8,800; 2.o lotto, n. 25,000 aste per cassa di fucile mod. 1870. Prezzo ridotto L. 85,680. Dep. L. 8,800. Termine consegna 120 giorni.

Comune di Fivizzano (1 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del tronco Fivizzano-Fognana Signano, con diramazione per il ponte di Fivizzano della strada comunale obbligatoria Fivizzano-Pognana-Turano della complessiva lunghezza di metri 4343. Importo L. 60,100. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 5,000. Fatali mezzodì 6 luglio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Milano (1° luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di due gettate, l'una a presidio dell'armatura detta del Brembo e l'altra a presidio dell'armatura detta della Cappelletta in riva destra del fiume Adda a difesa del Naviglio della Martesana in comune di Vaprio (Milano). Prezzo ridotto L. 127,135.94. Cauz. provv. L. 7,000; def. il decimo.

Municipio di Gallipoli (3 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per sistemazione di una parte di strade al Borgo di questa città, compresa quella per la stazione ferroviaria. Prezzo L. 50,000. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 5,000. Fatali 18 luglio ore 10 ant.

Prefettura di Treviso (3 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del Piave da Fossalta di Piave all'incontro della ferrovia Mestre-Portogruaro. Prezzo L. 64,900. Cauz. provv. L. 6,000; def. il decimo. Fat. a 5 giorni.

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2.a (3 luglio, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di remissione nel secondo tronco da Squillace a Chiaravalle, nella strada di 3.a serie Catanzaro Chiaravalle. Prezzo L. 26,870. Dep. L. 500.

Città di Alba (3 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere a difesa della sponda destra del Tanaro, in regione Medica presso Alba, provvisoriamente aggiudicato per L. 54,516.91.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (4 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Casciana, dalla forca di Ocosce al confine di Monteleone, lungo metri 2,894.16, portanti la spesa complessiva di L. 63,290, delle quali L. 34,794.59 a corpo, e lire 28,495.01 a misura. Cauz. provv. L. 1,800; def. L. 6,329. Fatali mezzodì 20 luglio.

Direzione degli armamenti del secondo Dipartimento marittimo - Napoli (4 luglio, ore 12 merid., def.) — Provvista alla Regia marina in questo Dipartimento di tessuti diversi. Importo ridotto L. 67,391,88. Dep. L. 7,300.

Comune di Borgosesia. Prov. di Novara (4 luglio, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto della costruzione della strada di accesso allo scalo ferroviario, col metodo delle schede segrete, secondo il regolamento 4 settembre 1870, e sul prezzo della perizia Cantone di L. 40,396.83. Dep. L. 2,000; cauz. L. 4040; fat. mezzodì del 9 luglio.

Direzione d'artiglieria del laboratorio pirotecnico di Capua (4 luglio, ore 10 1\|2 ant. def.) — Provvista di chilogrammi 4,500 di carta imperiale turchina forte e chilog. 50,900 cartone di paglia. Importo rid. L. 16,650. Dep. L. 1,700. Consegna 60 giorni.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (4 luglio, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione del tratto della strada Casciana, dal villaggio di Ruscio al confine di Leonessa, lungo metri 2,974.58, portanti la spesa complessiva di L. 41,844, delle quali L. 17,795 a corpo, e L. 20,049 a misura. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 4,184. Fat. 20 luglio, ore 12 merid.

Municipio di Giardini (5 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la esecuzione dei lavori per la costruzione del lastricato lungo la via interna Umberto, e proseguimento per la costruzione della strada marina. Prezzo L. 65,500. Deposito L. 1,300. Fat. ore 10 ant. 20 luglio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Treviso (6 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco d'argine sinistro del Piave, dal sottopassaggio dinanzi la Piazza di Noventa fino all'incontro colla ferrovia Mestre-Portogruaro, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 140,869. Cauz. provvisoria L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Città di Torino (6 luglio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della costruzione di case, per alloggi dei seppellitori, e per servizi annessi nel Borgo Dora. Prezzo L. 50,006. Deposito L. 5,000. Fat. 15 luglio ore 11 ant.

Direzione territoriale d'artiglieria di Roma (10 luglio, ore 12 merid., 1.a asta) — Provvista di m. q. 300 assicelle abete n. 1, m. c. 10,465 panconi di quercia; m. q. 400 tav. abete n. 2; m. q. 63 tavoloni quercia n. 1; m. c. 13,365 travicelli frassino; m. c. 20 travicelli larice. Importo complessivo L. 11,140.22. Dep. L. 1,200. Consegna giorni 60. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Belluno (11 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e rettifica del 5° tronco della strada nazionale Carnica, diramazione dalla nazionale 51 bis per S. Stefano a Monte Croce di Comelico, compreso fra San Stefano di Comelico ed il Capitello oltre l'abitato di Dosoledo, della lunghezza di metri 10,825.32, deliberato per la presunta somma di L. 399,717.25, dietro l'ottenuto ribasso di L. 18.30 per cento su quella di stima.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (11 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco inferiore del torrente Savena abbandonato, dal ponte Calari alla chiavica emissaria in Reno, eccettuate quelle opere riguardanti la botte del Lorgana, fra le sezioni 78.a e 40.a, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 76,950. Cauz. provv. L. 3,800; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (13 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'11° tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 7, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61, presso Santa Severina, compreso fra il torrente Potamo e la provinciale Rogliano-Parenti-S. Mauro, della lunghezza di metri 10,566, deliberato per la presunta somma di L. 216,370, dietro l'ottenuto ribasso di L. 23 per cento su quella di stima.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la fornitura in opera di una travata metallica pel ponte S. Ilario della linea Taranto-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal 21 al 27 maggio* 1885

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	564,210.—	318.76
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	475,469.15	276.11
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48	+ 88,740.85	+ 42.65
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,729.84	10,957,884.26	6,334.62
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	10,174,699.01	5,908.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 7.84	+ 783 185.25	+ 425.97
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	281,097.61	188.53
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403 —	251,873.66	179.52
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 29,223.95	+ 9.01
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.90	5,474,705.65	3,671.83
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,384.45	5,144,224.26	3,715.72
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+106.55	+ 330,481.39	— 43.89

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	10,154.91	455.74	10,610.65
Torino-Lanzo . » 32	26,400.53	10,034.82	36,435.35
Settimo-Rivarolo » 23	9,856.34	6,976.96	16,833.30
Santhià-Biella . » 30	22,092.94	20,965.40	43,058.34
Fossano-Mondovì » 24	2,764.91	31.42	2,796.33
Sassi-Superga . . » 3	2,942.25	»	2,942.25
	74,211.88	38,464.31	112,676.22

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana. — *Dal 19 al 25 marzo* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	686,006.25	20,736.17
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	667,974.17	20,739.12
Differenza (in più . . .	41	18,032.08	—
Differenza (in meno . . .	—	—	2.95
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 25 marzo 1885 . .	1,725 —	7,669,435 31	19,319.10
Periodo corr. 1884	1,684 —	7,972,278.91	20,384.60
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	302,843.63	1,065.50

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1 al 10 giugno 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	14,226.95	1,651 65	7,644.70	1,709.10	2,683.—	2,736.40
Bagagli . .	240.40	61,10	130.10	8.10	62.50	3.30
Merci G. V.	2,049 90	173.15	491.45	97.95	176.85	»
Merci P. V.	11,127.05	2,076.45	3,401 45	1,157.95	2,878.95	338.10
Totali . .	27,644.30	3,962.35	11,667.70	2,973.10	6,001 30	3,077.80

ANNUNZI

SOCIETA' GENERALE IMMOBILIARE
DI LAVORI
DI UTILITÀ PUBBLICA ED AGRICOLA
SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50 milioni -- emesso L. 25 milioni -- versato L. 13,100,000

Il Consiglio d' Amministrazione previene i signori Azionisti che al 1° luglio prossimo venturo, saranno loro pagate, presso i sotto notati Is'ituti, verso ritiro della cedola n. 8, L. 13 86 comprendenti:

L. 7.86 interesse semestrale per l' esercizio in corso in ragione del 6 per cento all' anno sulle lire 262 di capitale versato per ogni Azione,

Lire 6 di dividendo per l' esercizio 1884 da pagarsi in contanti, come da relazione approvata dall' Assemblea generale nella sua tornata del 26 febbraio 1885.

Il pagamento si farà a:

Roma, Firenze, Genova, Torino, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;

Milano, presso la Banca di Credito Italiano e la Ditta Giulio Belinzaghi;

Venezia, presso la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti;

Parigi, presso la Banque de Paris et des Pays-Bas al cambio.

Roma, 20 giugno 1885.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de Juin 1885:

Souvenirs anecdotiques. — Au retour d'un voyage, Calais, par X. Marmier, de l'Académie française.
Roman. — Fille a marier, par Salvatore Farina (3.e extrait)
Sciences astronomiques. — Les observatoires de montagnes.
Politique contemporaine. — La ligue des neutres.
Biographie. Mémoires. — La Marquise de Coigny.
Études de mœurs — Les saltimbanques, les fêtes foraines et patronales — Poésies — Chronique scientifique.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc.*
Correspondance d'Orient. — Traité avec la Chine — Abaissement général du prestige occidental — Les Anglais en Egypte — Le colonel Moncriff — La Turquie à Cheikessïd — Afghanistan — Une future ligue du *far east* — Abyssinie et Balkans — L'incident tunisien.
Correspondance d' Espagne. — La Bibliothèque colombine — Aperçu de la philosophie et de la science — Le choléra et le docteur Ferran — Victor Hugo en Espagne.
Correspondance d' Italie. — L'incident tunisien — La presse italienne — Les collégiens de Pavie — Politique coloniale — Les deux panthéons — Victor Hugo et Garibaldi — Le culte du cercueil — Romans judiciaires.
Correspondance d'Allemagne — Nouvelles des arts: MM. Natter, Emile Adam, Kronberger, etc. — Le musicien Bruckner: l'opéra: *Antoine et Cléopâtre* — Nécrologie: Hiller et Stieler — Le théâtre. M. Triesch et son *Magicien* — *La Recluse* de Genée — Littérature: M. Schwartzkopf et son *bilan du mariage.*
Correspondance de Londres. — Chute du ministère Gladstone — M. Lessar et la frontiere de Penjdeh — Retour de M. Stanley; la question du Congo — Revision de la Bible — Lettres de lord Beaconsfield — Les éditions à bon marché — Mort du romancier Conway — Réimpression de *Red Ryvington* — *Karma*, par A.-P. Sinnett — Un tableau de Raphaël qui souffre de la chaleur — Mort du compositeur sir Julius Benedict — Théâtres.
Chronique et bulletin bibliographique. — Obsèques nationales: Victor Hugo, l'amiral Courbet, le maréchal Lannes — Un Salon bibliographique — Livres nouveaux — Théâtres — Cirque Molier.

A. COURTIAL & C.

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 1° Luglio 1885. Num. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

SEPTIMER O SPLUGA?

Dall'illustre ing. Guido Parravicini riceviamo il seguente scritto al quale diamo di buon grado ospitalità nelle nostre colonne. Noi siamo lieti che un argomento così importante sia discusso da persone tanto competenti e che ravvivi una polemica, la quale produrrà certamente, a tempo opportuno, i suoi benefici effetti. Ecco lo scritto:

Milano, 29 *maggio* 1885.

ONOREVOLE SIGNOR DIRETTORE,

Il signor ing. Vanossi ha pubblicato un opuscolo col quale torna a patrocinare il passaggio del Septimer a confronto dello Spluga per una ferrovia.

Memore del danno non certo lieve che le analoghe sue proposte ci hanno arrecato nella grave questione alpina, ove, contro avversari divisi, vinse il Gottardo, mi credo in obbligo di subito combattere questa nuova mossa del citato ingegnere indottovi dalla situazione presente della vertenza, che rende il Septimer ancor meno opportuno, di quello che sia apparso in addietro a tutti i tecnici ed alle Commissioni che lo presero in esame.

Le sorti dello Spluga hanno ripreso un'aura di favore dopo che si constatò con dolore essere il Gottardo caduto tutto in mani tedesche, che approfittando del copioso e quasi esuberante lavoro già verificatosi in quel passo ponno limitarlo a servir bene il commercio tedesco, poco favorevolmente l'italiano. Si riconobbe allora la necessità tante volte proclamata di avere un passo veramente nazionale, attraverso al quale il nostro paese potesse promuovere i proprii traffici. L'ing. Vanossi riconosce questa evidente necessità nella prima parte del suo opuscolo, ma poi propone una seconda edizione del Gottardo, cioè il Septimer, che giace tutto sopra territorio svizzero. Francamente non si comprende come abbia proclamato il bisogno assoluto di un passo italiano e poi ne proponga uno tutto svizzero. L'errore di dare le chiavi di casa nostra in mano ad altri fu fatto al Gottardo con quel bel frutto che ne vediamo; chi può ora osare ripeterlo?

Il nostro autore adduce più tardi una ragione in appoggio della preferenza accordata al Septimer, la possibilità cioè di usufruire per un tratto di circa 30 chilometri della sua linea di accesso per quella linea per l'Engadina a Landek e Monaco, che se non erro fui io il primo a suggerire, e credo ancora utile. Ma pel momento essa urta contro ad un ostacolo gravissimo, la ostilità dell'Austria, la quale da alcuni anni ha adottato una politica ferroviaria a noi recisamente avversa, come provano le difficoltà fra la Süd-bahn e l'Alta Italia, e più la perforazione dell'Arlberg fatta a tutte spese dello Stato. Essa con ciò dimostra a fatti che vuol favorire, come è suo interesse, i commerci di Trieste e dell'Ungheria, rivali dei nostri di Genova e dell'Italia agricola.

Non si acconcerà mai, nè volendo lo potrebbe, il Governo di Vienna a lasciar costrurre la linea engadinese fuorchè costretta da altro interesse, e questo non lo si può ravvisare, che nella convenienza di mantenere sul proprio territorio il movimento della Baviera coll'Italia. Questo movimento per ora si effettua in gran parte pel Brennero, ma sarà stornato quasi per intero dallo Spluga qualora lo si traforasse. Allora, ed allora soltanto, l'Austria dovrà rassegnarsi, piuttosto che perder tutto, a lasciar aprire il varco della Maloja, per continuare ad aver parte nei commerci bavaresi, accontentando gli Stati finitimi, e le popolazioni di parte del suo impero. Finchè però non sia sorto per essa il momento della lotta collo Spluga, non è da illudersi possa recedere da una politica ferroviaria perfettamente consentanea ai proprii interessi e condotta finora con quella vigoria e con quelle preveggienti disposizioni che dimostrano, in chi le prende, la sicura scelta della meta e la volontà decisa di giungervi.

Anche sotto a questo punto il concetto che lo Spluga deve servire all'Italia qual cuneo per spezzare la catena degli interessi che la assiepano oltre alpi si dimostra evidentemente pratico, ma perchè questo cuneo penetri è d'uopo sia quanto possibile acuto e tagliente. L'ing. Vanossi invece ne vuol uno che è assai meno efficace, come

più lungo di circa 12 chilometri, più alto di 80 metri di quello proposto allo Spluga, e ciò senza tener calcolo delle difficoltà di esercizio di un tunnel di 26,350 metri proposto pel Septimer e che finora non ha certo uguali. Francamente non so comprendere come dopo riconosciuta la grande importanza del nuovo valico alpino, massime come mezzo di lotta coll'estera concorrenza, il proponente faccia getto così facilmente, per un intento secondario ed incerto, dell'arma più potente, della linea più breve e più bassa, per adottare la meno adatta a sostenere la gravissima battaglia. Oltre che coll'Austria avremo a lottare col Gottardo, il quale già in esercizio da tempo, appoggiato da potenti influenze, in molti punti avvantaggiato di percorrenza, ci farà una guerra spietata; e noi tanto facilmente allungheremo il percorso ed innalzeremo il valico del monte che deve lottare con esso per una lontana speranza di raggiungere un altro incertissimo intento? Quali risa ne farebbero i Gottardisti sicuri di poterci battere, se non anche in ultimo di assorbirci interamente, imitando il già fatto per l'altro passo pure tutto in territorio svizzero.

Con queste poche osservazioni mi pare aver dimostrato che, nè per l'intento a che si mira di avere un passo italiano, nè per l'altro di combattere le concorrenze austriache e tedesche, il Septimer possa servire in modo da menomamente competere collo Spluga. Entrerò ora di volo nel campo tecnico.

Il sig. ing. Vanossi propone un tunnel di sommità nientemeno che di 26,350 metri, giacchè lo spezzarlo in due con un pozzo a Stalvedro profondo 428 metri è cosa fittizia. Al Gottardo se ne era proposto uno di 303 metri sotto Handermatt e non fu eseguito, per la poca utilità che si sa potersi cavare da questi pozzi, per i quali occorre un'ingente spesa ed un tempo lunghissimo di perforazione, mentre è poi quasi impossibile eseguire una grande galleria alpina a mezzo di pozzi. Chi conosca a qual enorme massa di trasporti di materiali si debba provvedere, quale sterminato volume di aria occorra per una sola fronte di attacco a perforazione meccanica, di un gran tunnel, comprenderà di leggeri che il sognare di poter eseguire un tanto lavoro raddoppiato, operando da due fronti cioè, elevando tutto e tutto calando sul lavoro a mezzo di un pozzo profondo 428 m. è ardimento senza esempio, confinante colla follia. A metri 1700 di elevazione poi, ormai è cosa nota per i diversi studi istituiti per gli altri grandi trafori, l'acqua è scarsissima in inverno, motivo per cui non si avrebbe di certo forza motrice sufficiente, non che pel servizio di una fronte di attacco, dico io poi per due, e con quella piccola aggiunta della superelevazione dei materiali. È risaputo inoltre che una delle maggiori difficoltà delle gallerie sono le infiltrazioni d'acqua. Nelle grandi gallerie fino ad ora vi si è provveduto dando una pendenza sufficiente al fondo dalla metà circa verso gli imbocchi per modo che lo smaltimento avvenisse naturalmente per forza di gravità; ciò nonostante al Gottardo, ove le sorgive erano copiose, esse furono causa di non pochi imbarazzi. Prosciugare i cantieri invece, come si dovrebbe fare nel progettato tunnel del Septimer, estraendo l'acqua a mezzo di macchine da una profondità di m. 428 è tale lavoro meccanico, da seriamente impensierire, molto più dovendolo eseguire a mezzo della forza artificiale, tutt'altro che gratuita, del vapore, alla quale qui si dovrebbe indubbiamente ricorrere per l'insufficienza di quella idraulica.

Fra gli ostacoli alla perforazione dei grandi tunnel, capitalissimo è quello della elevata temperatura interna, la quale non solo ne ritarda e rende più costosi i lavori, ma ciò che è peggio è causa di non pochi sagrifici di vite umane. La forte temperatura causata dalla grande profondità, alla quale si lavora, viene insufficientemente scemata con forti getti d'aria. Lavorando da un pozzo profondo ove la forza motrice gratuita sarà insufficientissima, la temperatura potrà salire a tal grado da render forse impossibile od almeno costosissima e disastrosa per gli operai la perforazione. In uno scritto affrettato quale è codesto mio non ho tempo di rifare i calcoli sulla scorta dei recenti lavori del Colladon e di altri sul Gottardo ed il Cenisio, ma dal fatto esame sommario posso già con qualche fondamento posare il terribile quesito, il quale andrebbe in ogni modo discusso seriamente da scienziato di valore, giacchè se si avverasse il temuto accrescimento di calore ne deriverebbe la impossibilità forse di proseguire l'opera, od almeno un enorme accrescimento del suo costo.

Supposto pure che il tunnel a forza di milioni si possa traforarlo, l'esercizio suo ne sarà difficilissimo. Avendo pendenza del 15 per mille da una parte e dell'8 dall'altra, le locomotive dovranno sviluppare non poco lavoro per trascinare i treni, consumare quindi non poco carbone emettendo fumo, gas poco respirabili e vapori in copia. La maggior parte di questi corpi volatili si accumuleranno nella parte alta, ove trovando soltanto un pozzo di 428 metri di profondità il quale alle volte avrà tiraggio sentito, alle volte punto, è da temersi si formi un'atmosfera tale da diventare irrespirabile con pericolo della vita, specialmente dei macchinisti ai quali è affidata quella di tutti i viaggiatori.

Un tunnel di 26,350 metri in pendenza e contropendenza deve mettere in qualche apprensione anche per l'esercizio, potendo accadere che si guasti una macchina in una percorrenza così lunga e non agevole. In casi simili gli aiuti non potranno giunger tanto presto sul sito del bisogno, e ne possono nascere inconvenienti non piccoli.

I grandi tunnels giovano certo all'esercizio di una ferrovia; ma di tutte, anche delle buone cose, non bisogna abusare perchè da buone, abusandone, si mutano in cattive, e così mi pare sia da temersi pel Septimer.

A tutte queste difficoltà, a tutte queste gravi incognite di costruzione ed esercizio l'ing. Vanossi va incontro, per raggiungere un intento che è completamente errato come ora ci accingiamo a dimostrare. Egli dà la preferenza al Septimer all'intento di poterne utilizzare la tratta fra Chiavenna e Borgonuovo per la linea dell'Engadina, vale a dire rendere comune alle due linee quasi 32 chilometri e risparmiare sulla spesa.

Circa a questo risparmio comincieremo a far osservare che attualmente si è riconosciuto conveniente tenere i tronchi d'accesso sul fondo delle valli quanto possibile e mai sulle falde del monte. Da ciò la opportunità di risalire la valle del Mera almeno fino a Santa Croce per acquistare sviluppo anche alla linea dello Spluga, per cui questa sua prima tratta di 4 o 5 chilometri potrà sempre utilizzarsi per la linea Engadinese. Il risparmio si ridurrà pertanto a 27 chilometri e ad esso andrà contrapposto il maggior costo del tunnel e dei tronchi d'accesso al Septimer in confronto che allo Spluga, ove avremo soltanto chilom. 18,500, del primo cioè chilom. 7,850 e chilom. 4 dei secondi in meno di quello che al Septimer. Si avrà dunque per quest'ultimo, tenendo a base i prezzi dei lavori analoghi alpini senza punto esagerarli, di risparmio:

Chilometri 27 di linea d'accesso a lire 700,000 . . . . L. 18,900,000

di maggior spesa.

Chil. 7,850 di tunnel a lire 3,000,000 . . . . . L. 23,550,000

Chil. 4 di tronchi d'accesso a lire 700,000 . . . . » 2,800,000

Totale . . . . » 26,350,000

Differenza . . . L. 7,450,000

Vale a dire che spenderemo quasi sette milioni e mezzo in più facendo la linea unica pel Septimer, biforcata a Borgonuovo colla Engadinese, di quello che costruendo separatamente la ferrovia dello Spluga e poi l'altra a suo tempo. Siccome abbiamo visto che questo tempo non sarà vicino per le note opposizioni dell'Austria, si avrebbe pel

momento soltanto il danno di spendere subito molti milioni in più mentre la soluzione sarà sempre più economica, provvedendo a loro tempo separatamente alle due ferrovie. Nella proposta Vanossi non vi è quindi nemmeno la vantata economia alla quale, come abbiamo detto, si sacrificano comodità di esercizio, possibilità di raggiungere l'obbiettivo agognato, maggior facilità di costruzione ed altri vantaggi che è qui inutile ripetere, tutti offerti dallo Spluga.

Per esser breve mi limiterò ad un accenno sulla perizia del sig. ing. Vanossi. Egli valuta il suo tunnel di 26,350 metri L. 57,650,000 cioè L. 2,180 al metro lineare. Ora l'Arlberg, che è lungo circa 10,250 metri, costò L. 2,904; il Gottardo intorno a L. 4,000; il Frejus molto più. La valutazione dell'ing. Vanossi per un tunnel così lungo, è destituita d'ogni base negli esempi precedenti, che soli ponno dar lume nella difficile materia dell'importo delle opere pubbliche. Analoga osservazione può farsi per i tronchi di accesso i quali nella parte montuosa sono valutati circa L. 23,600,000, deducendo l'importo del tratto facile nella Valle del Reno in L. 4,700,000. Lo sviluppo dei tratti alpini pare dai dati sommari pubblicati arrivi a chilom. 42 che sarebbero valutati perciò a L. 562,000 a chilometro, valutazione pure affatto inattendibile se si prende a termine di confronto il costo delle linee analoghe del Cenisio, del Gottardo, della Pontebba, e di tante altre eseguite sulle Alpi.

Con queste poche succinte osservazioni mi pare aver dimostrato che seguendo le idee dell'ingegnere Vanossi, mentre non si raggiungerebbe l'intento supremo di coloro che ripropongono lo Spluga, di avere cioè un passo italiano, si andrebbe a creare una linea inadatta a lottare col Gottardo e colle linee austriache, di costruzione di gran lunga più difficile di quella, tanto da doversi dubitare della sua possibilità di esecuzione, e di esercizio pure irto di difficoltà ed in ogni modo assai più gravoso che allo Spluga e di costo tanto superiore a quest'ultimo, da elidere non solo ma superare il preteso vantaggio su cui si fonda la proposta di utilizzare parte del tronco di accesso sud per la linea attraverso all'Engadina a Landek.

Da queste conclusioni acquisto coraggio di esortare i fautori dello Spluga a respingere nettamente e recisamente la proposta dell'ing. Vanossi, la quale, mentre non li condurrebbe alla meta ove tendono, li impegnerebbe in una impresa assai più difficile della non facile che si sono proposti promuovere.

Coi sensi della maggior stima

Ing. Guido Parravicini.

LE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 24).

A cominciare dal 1° ottobre 1883 venne attuato un servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, nonchè pel numerario e preziosi da e per le stazioni della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale a mezzo della stazione di Modena.

In seguito ad accordi presi colla tramvia Santhià-Ivrea, a cominciare dall'11 dicembre 1883, a mezzo della stazione di Santhià, venne attuato un servizio di corrispondenza fra le stazioni del detto tramvia e quelle dell'Alta Italia.

Col 30 giugno 1883 cessò di far parte di quest'Amministrazione la linea Santhià-Biella, la quale venne affidata dalla Società concessionaria di detta linea alla Società generale delle ferrovie complementari.

Dalla stessa data venne attivato il servizio cumulativo pei trasporti provenienti o destinati alla rete dell'Alta Italia ed in transito per la medesima, e la stazione di Santhià venne incaricata del servizio comune delle due Amministrazioni.

Il materiale ruotabile della Santhià-Biella viene considerato e trattato come quello delle altre Amministrazioni corrispondenti; detta linea poi, oltre all'essere ammessa al servizio cumulativo coll'Alta Italia, continua a corrispondere direttamente colle Amministrazioni italiane ed estere colle quali era già in servizio diretto.

A cominciare dal giorno 1° giugno il servizio cumulativo col Lago Maggiore pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli venne esteso ai transiti di Laveno e Luino.

Si stipulò una nuova convenzione coll'Impresa di Navigazione da attivarsi il 1° gennaio 1884, per la quale i trasporti in servizio cumulativo dei viaggiatori, dei bagagli, del numerario e delle merci a grande ed a piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame, sono regolati da nuove disposizioni applicabili anche ai trasporti che dal Lago sono diretti alle ferrovie Romane, Meridionali, Venete e alla Santhià-Biella (e viceversa), cui s'intende esteso il servizio cumulativo di cui trattasi.

A cominciare dal 15 ottobre fu posto in vigore un nuovo prontuario dei prezzi di trasporto sul Lago di Como, tanto per la via di Como, quanto per quella di Lecco, per i bagagli, il numerario e le merci a grande velocità, compresi i bozzoli.

Nulla peraltro è innovato quanto alle tasse per la percorrenza ferroviaria, le quali continuano ad essere applicate come per il passato.

Allo scopo di meglio regolare il servizio di rispedizione a Camnago fra le stazioni dell'Alta Italia e quelle della ferrovia Nord-Milano, venne stabilito che i mittenti abbiano a presentare in doppio i documenti di trasporto conformi al modulo adottato dall'Amministrazione di partenza.

La Convenzione ed il prontuario per il servizio cumulativo ferroviario marittimo, già trasmessi fino dallo scorso anno al Ministero per la sua approvazione, non poterono avere ancora attuazione, non avendo il Consiglio superiore del commercio, al cui parere furono sottoposti, presa alcuna decisione intorno ai reclami mossi dagli spedizionieri di Genova e Venezia pel danno che essi temono coll'adozione del servizio stesso.

Nel 1883 furono condotti a termine gli studi per le tariffe speciali che mancavano a completare la tariffa unica stata presentata al Ministero fino dall'anno precedente.

In seguito poi ai risultati ottenuti dal confronto di esse tariffe speciali con quelle in vigore, le tariffe stesse subirono varie modificazioni consigliate dalla Commissione all'uopo incaricata, e furono rassegnate al Ministero per le ulteriori sue determinazioni.

Nei *Servizi internazionali*, tanto nel servizio viaggiatori quanto in quello delle merci a grande ed a piccola velocità, le riforme attuate nel 1883 furono di considerevole importanza. Ed infatti l'istituzione dei servizi diretti italo-franco-inglese, via Gottardo, il riordinamento di quelli italo-francese ed italo-inglese, via Modane e Ventimiglia, la radicale riforma dei viaggi circolari internazionali, concorsero certamente ad agevolare vieppiù lo sviluppo delle relazioni internazionali.

Quanto poi al servizio delle merci, la lotta sostenuta colle ferrovie austriache circa l'instradamento dei trasporti, le riforme portate ai servizi italo-germanico ed italo-francese in particolar modo, meritano una speciale attenzione.

Col giorno 11 giugno 1883 il servizio diretto viaggiatori, bagagli e cani, colla Francia e con Londra, via Modane e Ventimiglia, venne completamente riordinato, causa non poche modificazioni introdotte nella corrispondenza e nei prezzi e l'estensione del servizio stesso ad alcune stazioni delle ferrovie francesi del Nord.

L'intera corrispondenza con la Francia e Londra, com-

presa quella in transito da e per Trieste; le diverse vie per Londra (Calais-Douvres, Boulogne-Folkestone, Dieppe-Newhaven) e così pure i prezzi per ogni stazione e classe, vennero resi di pubblica ragione mediante appositi quadri generali affissi agli sportelli di distribuzione.

In seguito ad accordi presi colle Amministrazioni delle ferrovie interessate, a cominciare dal 1° giugno 1883, la corrispondenza fra le stazioni di Napoli, Roma, Livorno, Genova e Torino e quelle delle ferrovie belghe e di Londra, via Ostenda, via Harwich e via Laon, ha luogo tanto pel transito di Chiasso quanto per quello di Pino.

Le ferrovie Romane hanno inoltre accordato che fra Roma e Pisa possa seguirsi la via di Civitavecchia o quella di Siena, o quella di Chiusi-Firenze-Empoli, sopprimendo però la corrispondenza da Napoli e da Roma, via Firenze-Bologna-Chiasso.

In base agli accordi sopraccennati, vennero pubblicate le tariffe e prontuari occorrenti da affiggersi agli sportelli di distribuzione per norma dei viaggiatori.

Senonchè, a cominciare dal 1° novembre 1883, in seguito ad alcune modificazioni introdotte dalle ferrovie estere nelle quote dei prezzi al nord di Chiasso e di Pino, i servizi di cui trattasi dovettero essere riordinati.

Ferme restando le condizioni e norme stabilite pel servizio diretto italo-svizzero, via Gottardo, il servizio stesso venne esteso, tanto pel trasporto dei viaggiatori, quanto dei bagagli, ad altre stazioni di questa rete e delle ferrovie Romane e Meridionali.

Come ebbesi ad accennare nella relazione dell' anno 1882, in seguito ad accordi ultimatisi nel 1883 fra le strade ferrate italiane da una parte e quelle estere dall' altra parte, col giorno 16 luglio 1883 furono soppressi i viaggi circolari internazionali austro-italo-germanici, austro-italiani, francesi, franco-svizzero-italiani, franco-svizzero-bavaresi austro-italiani e franco-italiani, eccezione fatta del viaggio franco-italiano tunisino e di quello italo-svizzero n. 1, i cui rispettivi biglietti continuano ad essere venduti in Italia ed all'estero.

Ai soppressi viaggi circolari internazionali vennero sostituiti altri nuovi in base ad un sistema affatto diverso.

I nuovi viaggi si dividono in due distinti gruppi.

Il primo gruppo forma un insieme di viaggi esclusivamente su linee italiane, i quali sonosi istituiti a vantaggio di coloro che vogliono dall'estero venire a visitare l'Italia. Esso si suddivide in parecchie serie contraddistinte da lettere alfabetiche, ognuna delle quali comprende varii viaggi numerati progressivamente, ciascuno con itinerario diverso e graduale che incomincia ad uno e termina ad un altro dei transiti di Ventimiglia, Modane, Chiasso, Luvino, Ala, Pontebba e Cormons.

Il secondo gruppo, composto di viaggi esclusivamente su ferrovie estere, istituiti a beneficio di coloro che dall' Italia desiderano portarsi all' estero, si suddivide parimenti in più serie contraddistinte da un *bis*, ognuna delle quali serie comprende parecchi viaggi, pure con itinerario variato e graduale, al di là dei confini, che ugualmente incomincia ad uno e termina ad altro dei transiti suddetti.

In seguito ad accordi intervenuti colle Amministrazioni ferroviarie interessate, si stabilì che le stazioni ammesse ai servizi cumulativi internazionali dei viaggiatori e dei bagagli abbiano ad effettuare la spedizione del bagaglio direttamente per la destinazione estera portata dal biglietto che viene presentato all'atto della spedizione o per altra estera intermedia, purchè ammessa al servizio cumulativo, anche quando i viaggiatori intendessero di approfittare delle fermate facoltative sulle ferrovie italiane concesse dai biglietti a foglietto od a libretto di cui sono portatori.

La registrazione diretta del bagaglio in servizio internazionale venne inoltre accordata nel caso che i viaggiatori fossero muniti di biglietti frazionati delle ditte Cook, Gaze, ecc., cioè di due o più biglietti per un sol viaggio.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

SIGNORI,

Abbiamo l' onore di presentare all' Assemblea generale della Compagnia della ferrovia del Gottardo il nostro *decimoterzo Rapporto di gestione* relativo all' esercizio del 1884.

I. — *Basi ed estensione dell' Impresa.*

Ottemperando alla disposizione della legge federale sulla contabilità delle Compagnie ferroviarie svizzere, la quale stabilisce che gli statuti di dette Compagnie dovranno col 1° gennaio 1885 uniformarsi alle prescrizioni di quella legge, noi abbiamo sottoposto a *revisione* gli *Statuti della Compagnia della Ferrovia del Gottardo.* Le variazioni contenute nei nuovi statuti approvati dall' Assemblea generale del 28 giugno 1884 consistono essenzialmente: parte in qualche complemento e nella radiazione di clausole andate in disuso o che non rispondono più all' attuale stato di cose, parte poi nella modificazione di quelle prescrizioni che si trovavano in urto colle disposizioni del *Codice federale sulle obbligazioni* e della legge sulla *Contabilità delle ferrovie svizzere.* Le disposizioni degli statuti che furono armonizzate colle nuove prescrizioni legislative, concernono 1) la formazione dei conti e dei bilanci, 2) i versamenti a fondo di rinnovamento e di riserva, 3) le prescrizioni relative alla convocazione dell' Assemblea generale, ed alle condizioni richieste per la validità delle sue decisioni, 4) la restrizione al diritto di voto degli azionisti, 5) le attribuzioni della Assemblea generale e del Consiglio d' amministrazione, 6) la firma per parte della Direzione e la responsabilità che ne deriva, 7) le disposizioni relative agli organi di controllo, e 8) la determinazione degli organi di pubblicità della Compagnia.

Con decreti del 12 e 28 ottobre 1884, il Consiglio federale accordava ai riformati statuti la sua approvazione, sotto le seguenti riserve:

a) Che il Consiglio federale potrà sempre richiedere che vengano modificate, in conformità dei bisogni esistenti, le disposizioni concernenti i versamenti a fondo di riserva e di rinnovamento;

b) Che non si abbia per approvato o debbasi radiare dagli statuti l' art. 19, il quale stabilisce che in caso di riscatto della rete i fondi saranno ripartiti fra gli azionisti;

c) Che spetti al Consiglio federale il diritto di approvare la scelta dei surroganti, che, a termini dell'art. 39, 2° alinea, i membri del Consiglio d' amministrazione nominati dal Consiglio federale possono designare;

d) Che il disposto degli art. 51 e 52 non possa in nulla pregiudicare le disposizioni del *Codice federale delle obbligazioni* relative tanto alla responsabilità della Compagnia pel fatto e per gli atti compiuti da coloro che la rappresentano (art. 654 c. f. d. o.), quanto a quella contemplata dagli articoli compresi dal 671 al 675 dello stesso Codice;

e) Che per quanto riguarda la forma colla quale si dovranno redigere e formare i conti annuali ed i bilanci, si osserveranno le prescrizioni emanate dal Consiglio federale.

Contro la soppressione, che a noi pare ingiustificata, dell' art. 19 fummo obbligati a fare, in una lettera diretta al Consiglio federale, la seguente dichiarazione:

« Con lettera del 15 novembre u. s. il Dipartimento delle « Poste e Ferrovie ci ha comunicato il vostro decreto, che « approva, con alcune riserve, i riformati statuti della « Compagnia della Ferrovia del Gottardo. Tra queste ri- « serve trovasi pure quella che sopprime l' art. 19, il quale « stabilisce che in caso di riscatto della linea i fondi di « rinnovamento ed i fondi di riserva saranno ripartiti in « conformità del disposto dell' art. 13.

« Dietro nostra domanda, il Dipartimento ci ha poi fatto « conoscere le considerazioni sulle quali si è appoggiato

« il Consiglio federale per stabilire la soppressione dell'art. « 19, o per le quali il Dipartimento fu indotto a formu- « lare la relativa proposta.

« Ci spiace di non potere nè dichiararci rassicurati per « le spiegazioni avute, nè aderire al parere emesso dal « vostro Dipartimento delle Ferrovie.

« Anzitutto noi ci facciamo lecito di farvi osservare che « la disposizione incriminata dell'art. 19 fu puramente e « semplicemente riprodotta dai precedenti statuti già prima « ratificati, senza la minima restrizione, dal Consiglio fe- « derale, sulla base dei quali si è costituita la Compagnia « della Ferrovia del Gottardo. Noi non crediamo che il « Consiglio federale abbia il diritto di modificare e soppri- « mere a suo arbitrio una così essenziale disposizione degli « statuti della nostra Compagnia.

« Ma astraendo da siffatte considerazioni, noi facciamo « ogni riserva contro la soppressione dell'art. 19 e le con- « seguenze che ne potrebbero derivare.

« L'articolo in quistione contiene tre diverse disposi- « zioni, cioè:

« 1. Che i fondi di rinnovamento ed i fondi di riserva « restano in proprietà della Compagnia del Gottardo;

« 2. Che in caso di riscatto, tali fondi non saranno « conteggiati nella determinazione del prezzo a pagarsi pel « riscatto, e

« 3. Che nell'accennato caso, i predetti stessi fondi sa- « ranno ripartiti in conformità delle disposizioni dell'art. « 13, secondo il quale ogni azione concorre *pro rata* del « suo ammontare in rapporto all'ammontare totale del ca- « pitale in azioni, alla ripartizione dell'attivo sociale.

« Per quanto concerne la prima parte dell'articolo, noi « non sappiamo darci ragione come si possa mettere in « dubbio il diritto di proprietà spettante alla Compagnia « sui fondi di rinnovamento e di riserva, ci torna adunque « assolutamente impossibile il comprendere la non appro- « vazione e la soppressione della frase in questione.

« La seconda parte dell'art 19, secondo la quale in « caso di riscatto i fondi di rinnovamento e di riserva non « debbono essere conteggiati nella determinazione del prezzo « di riscatto, essa è in perfetta armonia coi decreti rela- « tivi all'approvazione di tutti gli atti di concessione della « ferrovia del Gottardo, atteso che è detto in tali decreti « che si diffalcherà dal prodotto netto, che deve esser preso « per base nel calcolo del prezzo di riscatto, le somme « portate a conto di ammortamento o destinate ai *fondi di* « *riserva*. Noi crediamo perciò che l'inserzione negli sta- « tuti della disposizione in questione sia completamente « giustificata, e saremmo costretti di fare ogni riserva « contro la non approvazione o la soppressione di quella « clausola, ove con ciò si volessero modificare le condi- « zioni di diritto esistenti ed incontestabili, come appunto « dalle spiegazioni date dal Dipartimento delle Ferrovie « appare voglia farsi.

« Finalmente poi per quanto riguarda l'ultima parte « dell'art. 19, la quale stabilisce che in caso di riscatto i « fondi saranno ripartiti *pro rata* alle azioni in proporzione « del loro ammontare, clausola questa che sembra avere « specialmente preoccupato il Dipartimento delle ferrovie, « noi crediamo del pari che essa non si possa impugnare « dal lato legale, indipendentemente anche dal fatto che il « Consiglio federale l'ha ratificata prima che si costituisse « la Compagnia.

« La creazione di un fondo di rinnovamento e di un « fondo di riserva non ha altro scopo che quello di stabi- « lire una certa qual bilancia nelle spese, per loro natura « variabilissime, di rinnovamento dell'armamento e del « materiale rotabile, ed in quelle eventuali per danni straor- « dinari causati alla linea da fenomeni naturali.

« E finchè per sopperire a tali spese non si ricorre a « quei fondi formati da somme che si versano annualmente, « questi ultimi appartengono alla Compagnia ed il loro « riparto non potrebbe trovare difficoltà se la Compagnia « ha adempito a tutti gli altri suoi impegni. A termini « delle decisioni dell'Assemblea federale circa la ratifica « degli atti di concessione, la ferrovia sarà, in caso di ri- « scatto, ceduta con tutti i suoi accessori alla Confedera- « zione in stato perfettamente soddisfacente e, in caso « che questa condizione non si verifichi, si dedurrà dal « prezzo di riscatto l'ammontare equivalente alle spese a « farsi a questo riguardo. Noi non conosciamo alcuna di- « sposizione di legge, la quale sotto questo rapporto con- « ferisca maggiori e più estesi diritti al Consiglio federale « e che lo autorizzi, in caso di riscatto o di liquidazione « della Compagnia, a vietare a questa la ripartizione dei « suoi fondi e ad esigere che detti fondi seguano la stessa « sorte della linea. Sibbene il *Codice federale delle obbliga-* « *zioni* espressamente dispone agli art. 629 e 667 che non « torna per nulla contrario alla legge sulla contabilità delle « ferrovie il fatto che l'attivo della Società disciolta sia « ripartito, dopo il pagamento dei debiti, fra gli azionisti « in proporzione delle loro azioni. Si può è vero prevedere « che in occasione del riscatto si convenga, per esempio, « di non fare alcuna diminuzione a tale riduzione e di ce- « dere in compenso, alla Confederazione tutti o parte dei « fondi a titolo di indennità per i difetti di certi lavori « sulla linea. Ma se la linea trovasi in uno stato perfet- « tamente soddisfacente, o se la Confederazione procede ad « una riduzione nel prezzo di riscatto per compensare in « tutta la loro estensione i difetti, Essa non ha il menomo « diritto sui fondi e meno ancora sul fondo di riserva pro- « priamente detto, il quale è formato di soli versamenti « presi sul prodotto netto per far fronte all'eventualità di « casi straordinari, ed è di libera proprietà della Compa- « gnia, se questa non ebbe occasione di farne uso. Per « conseguenza noi stimiamo nostro dovere quello di pro- « testare contro la radiazione della clausola dell'art. 19 « degli statuti più sopra ricordata, e di fare le più formali « riserve per tutti i diritti che competono alla Compagnia ».

In omaggio alle disposizioni di legge che regolano questa materia, i nuovi statuti vennero trasmessi alla Camera di commercio del Cantone di Lucerna per la registrazione della loro riforma nel registro del commercio e per la sua pubblicazione nel *Foglio ufficiale svizzero del commercio*: queste due operazioni si effettuarono nel termine prescritto.

Relativamente poi alla questione, *se la situazione finanziaria della Compagnia del Gottardo le permetta di costruire i tronchi Lucerna-Kussnacht-Immensee e Zugo-Walchwyl-Goldau, ed in qual ordine debbasi dar principio alla costruzione di queste linee,* questione sulla quale, in forza dell'art. 3 della Convenzione supplementare del 12 marzo 1878 al trattato internazionale del 15 ottobre 1869 per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia pel S. Gottardo, il Consiglio federale devesi pronunciare, quest'ultimo, in esecuzione della domanda dell'Assemblea federale ricordata nel nostro precedente Rapporto di gestione, e dopo aver preso nozione di quanto noi a questo riguardo abbiamo esposto nel detto Rapporto, ha invitato addì 29 aprile 1884 la nostra Direzione a presentargli nel termine di un anno: *a*) i progetti e gli studii tecnici relativi alla costruzione delle linee Lucerna-Kussnacht-Immensee e Zugo-Walchwyl-Goldau e *b*) il programma finanziario per la costituzione del capitale destinato alla costruzione di questi due tronchi, con unita la prova che detto capitale è garantito. Noi abbiamo tosto prese le necessarie misure affine di poter nel tempo prefissoci ottemperare a questo invito.

(*Continua*).

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

Diversi sistemi d'illuminazione dell'ing. P. Verole.

L'articolo « *Diversi sistemi d'illuminazione* » recentemente pubblicato nella ***Enciclopedia delle Arti ed Industrie*** dall'Unione Tipografica Editrice, è un accurato lavoro dell'ing. P. Verole addetto alle Officine ferroviarie dell'Alta Italia. La vastità dell'argomento, le difficoltà grandissime di raccogliere e coordinare insieme tanti disparati elementi, che intorno ad esso si vennero accumulando, sono già per sè

stessi titoli di merito del lavoro, se pure altri pregi intrinseci, quali ci occorse appunto rilevare da un' attenta lettura, non lo raccomandassero vivamente al favore del pubblico. Nè pare fuor di luogo far cenno anche in questo periodico di una pubblicazione, che può interessare vivamente anche l' industria delle ferrovie.

Anzitutto giova notare che forse nessun altro autore italiano, almeno dal punto di vista descrittivo, risulta avere svolto fin ora con maggior vastità o più completamente questo ramo della moderna tecnologia, che si riferisce alla illuminazione ed a quella elettrica in particolare. E se nello opuscolo del Verole venne omesso qualche sistema d' illuminazione come quello al *gas-luce*, o non vennero descritte minutamente le macchine d' induzione elettro-magnetica, lo si deve al fatto che di tali argomenti doveva trattarsi in modo più speciale in altri articoli della *Enciclopedia*.

Occorrendo di scrivere per una pubblicazione scientifica però d' indole essenzialmente industriale, accessibile a chiunque non sia affatto digiuno dei primi rudimenti delle scienze matematiche e sperimentali, non possiamo che approvare l' autore di essersi limitato a pochi e indispensabili cenni teorici, per quanto potesse essere l' attrattiva di maggiormente inoltrarsi in calcoli.

La prima parte dell' opuscolo riassume i principali sistemi di illuminazione mediante combustione di sostanze organiche e minerali; indi muovendo dalle forme più antiche di lampade, descrive ordinatamente la costruzione dei più perfezionati apparecchi odierni, accennando pure ai metodi d' estrazione e raffinamento del petrolio, confrontando coll' appoggio dei dati sperimentali il rendimento economico dei varii sistemi; termina con pochi cenni sullo impiego della luce ossidrica e quella tuttora in uso per scopi fotografici e per effetti scenici, ottenuta dalla combustione del magnesio.

L' autore procede quindi a discorrere dei sistemi d' illuminazione a corrente elettrica, facendo precedere alla parte descrittiva, una succinta esposizione delle unità di misura e delle leggi che governano gli effetti dinamici della corrente stessa, riassunte come è ben noto nelle famose regole di Joule, Ampère Faraday ed Ohm.

Una delle difficoltà, che si presentano nello studiare le applicazioni della corrente elettrica, per chi non abbia frequenti occasioni di assistere a misure sperimentali, risiede appunto nel formarsi un' idea precisa della unità elettrica, e quindi delle quantità che con esse si valutano. Per citare un esempio, è assai più agevole rendersi conto della velocità di un corpo, o della forza di un motore, o della intensità di una luce quando si dice che l' uno percorre tanti metri al secondo, l' altro svolge tanti cavalli a vapore e l' ultima equivale a tanti becchi di gas; perchè non è difficile riferirci come punto di paragone a quantità sensibili e ben note, come sarebbero la velocità media di un cavallo, o la forza muscolare dell' uomo. Per contro tutte le quantità che si hanno a considerare nei fenomeni elettrici riuscendo male apprezzabili ai nostri sensi, è indispensabile che siano prima definite con precisione e chiarite con esempi le unità, che loro servono di misura, acciocchè il lettore dopo essersene formato un giusto concetto, possa con profitto e con più diletto seguire le considerazioni che vanno svolgendosi in appresso. Tale arduo còmpito l' autore non l' ha certo sfuggito, anzi con buon successo affrontato.

Parlando dei generatori della corrente elettrica, si accenna appena alle pile voltaiche, sia perchè già descritte, in un altro articolo della *Enciclopedia*, sia perchè allo stato attuale delle cose, non hanno che un limitatissimo impiego nella produzione industriale della corrente.

Più estesamente invece sono descritti gli accumulatori o batterie secondarie, che sebbene costituiscano uno dei più recenti ed utili trovati della scienza, ed abbiano già ricevuto non poche applicazioni nelle industrie, sono tuttavia poco noti, e per lo più si rinvengono solo accennati nei periodici tecnici. Quanti hanno visitato l' Esposizione di Torino e osservato gli accumulatori del faro elettrico della marina, troveranno in questa parte del lavoro dell' ing. Verole, una interessante descrizione dei medesimi.

Per quanto si riferisce alle lampade elettriche ad arco, o ad incandescenza o miste, troviamo quasi tutti i sistemi descritti ed illustrati minutamente e riscontriamo utili conoscenze sulla fabbricazione, sui carboni ed altre particolarità di ordine tecnico. Si riconosce poi che l' autore segue con assiduità quanto di nuovo si è fatto e perfezionato in questi ultimi anni, perchè ritroviamo nel suo articolo descritte, con pienezza di causa, diverse invenzioni, che sono tuttora oggetto di viva curiosità presso il pubblico, e citiamo ad esempio gli accumulatori Kabath, le lampade Cruto e Berstein e i generatori secondari di Gaulard e Gibbs, che per la prima volta figurarono all' Esposizione di Torino.

Nel lavoro che abbiamo sott' occhi si trovano pure raccolti e coordinati quei dati numerici e sperimentali che sono la base del calcolo, e possono servire di guida a chi intenda progettare impianti per illuminazione e trasmissioni elettriche. Allo stesso intento giovano numerosi esempi illustrati di grandi installazioni, come quella recente della stazione di Torino e l' illuminazione del teatro di Brünn.

L' autore termina il suo opuscolo facendo una completa rassegna degli apparecchi, che servono alla *fotometria*, da quelli primitivi, che figuran tuttora nei gabinetti di fisica dei nostri Istituti, a quelli perfezionati, che servono di base a misure di controllo e specialmente quelli escogitati per la luce elettrica.

L. M.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il primo presidente della Corte d' appello di Roma, in sostituzione dei signori Ranco, Curioni e Protche, stati nominati commissari per la consegna delle ferrovie alle nuove Amministrazioni, e che non hanno accettato l' incarico loro affidato, ha nominato i signori:

1. Alessandro Viviani, per la consegna del Corpo stradale per la rete Sicula.
2. Francesco Porra, per la valutazione del materiale rotabile e di esercizio della rete stessa;
3. Alfonso Audinot, per la valutazione degli approvvigionamenti per la rete Adriatica.

><

Il 27 giugno il Consiglio d' amministrazione della Società d'esercizio della rete Sicula ha tenuto la sua prima seduta in Roma, costituendo il proprio ufficio di presidenza nel modo seguente:

Principe di Scalea, senatore del Regno, presidente, Comm. Domenico Gallotti, vice-presidente — Convalidò la nomina già stata annunziata del Direttore generale, nella persona del comm. ing. Adolfo Billia, autorizzandolo a sottoscrivere i regolamenti redatti dal Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio e le costruzioni.

Quindi, valendosi d'una facoltà concessa dall'art. 21 dello statuto sociale, elesse un Comitato che riuscì formato dei seguenti 5 consiglieri:

Principe Scalea, Tenerelli, Varano, Calapai e Marano tutti dimoranti nell' Isola.

><

Ci scrivono da Firenze che le sotto-Commissioni delle Casse-pensioni delle varie Amministrazioni ferroviarie, adunatesi colà il 26 giugno u. s. decisero, dietro proposta dei rappresentanti della rete Mediter-

ranea, di tenere in Torino le loro prossime sedute, la prima delle quali avrà luogo l'11 corrente mese.

Tali Commissioni sono composte di 14 membri scelti fra i funzionari superiori delle varie Amministrazioni, fra i quali sono da annoverarsi due consiglieri d'amministrazione delle strade ferrate Meridionali ed uno delle Ferrovie Romane.

Uno poi dei consiglieri delle Ferrovie Meridionali e quello delle Ferrovie Romane sono per di più presidenti dei Comitati delle Casse-pensioni delle rispettive Amministrazioni.

><

Diamo il testo dell' ordine di servizio generale indirizzato dal Direttore delle ferrovie Meridionali, comm. Borgnini, al personale che col 1.o luglio ha lasciato il servizio di quella Società per essere aggregato a quello della Rete Mediterranea.

« Col 1.o luglio prossimo la Società italiana per le Strade ferrate Meridionali assume l' esercizio della Rete Adriatica.

« Cessano quindi a tutto il 30 giugno corrente di appartenere al suo esercizio la rete Calabro-Sicula e le linee Napoli-Eboli-Castellammare e Cancello-Castellammare-Gragnano.

« Al personale che, a cagione di questo fatto, deve lasciare il servizio della Società, mi affretto a porgere in suo nome i più vivi ringraziamenti pel modo attivo ed efficace col quale ha concorso al buon andamento dell' Azienda sociale.

« Esso riceverà, non ne dubito, presso la nuova Società tutta la buona accoglienza della quale è meritevole.

« La Società spera ottenere un concorso egualmente zelante ed efficace dal personale che sarà unito a quello delle Meridionali per l' esercizio della Rete Adriatica, promettendogli in cambio tutta la sua imparziale benevolenza.

« Nella nuova fase in cui sta per entrare, la Società confida di non venir meno alla giusta aspettazione del Governo e del Paese se, come ne ha ferma fiducia, può fare assegnamento sull'intelligenza e sulla buona volontà di tutto il suo Personale al quale manda un affettuoso saluto ».

><

Gli impiegati delle Strade ferrate Romane ieri, prima di separarsi dal loro capo supremo, comm. Callisto Bertina, gli hanno presentato una medaglia d' oro ed un indirizzo scritto sopra una pergamena, elegantemente miniata e chiusa in una bellissima cornice di noce decorata di finissimo intaglio.

L' indirizzo, dettato dall' onor. Bonghi, era così concepito:

Al comm. Callisto Bertina
Direttore generale delle Ferrovie Romane.

Solo una virtù grande e rara può nel governo di grandi interessi pubblici raccogliere dalle persone ch'essa adopera nell'amministrarli, lode d'integrità severa e sincerità di devozione e di affetto. Questa virtù, egregio signore, è stata la vostra, e tutti quelli, che voi avete diretti, vogliono darvene un attestato in questo ricordo che vi presentano. Nessuna ingiustizia o parzialità o dimenticanza o alterigia di parole e d'atti ricordano di voi; si son creduti durante tanti anni una famiglia sola e vostra. E hanno visto nella concordia e nel rispetto rilevarsi, per la vostra opera, a prosperità sicura un' Amministrazione che quando fu assunta da voi pareva disperata d'ogni avvenire.

30 giugno 1885.

Il vice-direttore comm. Filippo Mari ha letto, a nome degli impiegati, l' indirizzo che fu accompagnato da uno scoppio di applausi di tutti i presenti.

Poche ma cordiali ed affettuose parole ha risposto il comm. Bertina, commosso non meno che sorpreso da questo attestato di stima che tutto il personale, già da lui dipendente, gli aveva preparato nel più assoluto segreto.

Gli applausi più cordiali sono stati la replica che gli impiegati hanno dato al loro Direttore nell' accomiatarsi da lui.

Nè certo in un modo migliore, nè più meritato, poteva attestarsi dagli impiegati al comm. Bertina la loro stima e la loro gratitudine per l'amministratore, che aveva saputo riordinare e rimettere in onore una amministrazione che si diceva sfasciata, e per il superiore che li aveva trattati con affetto paterno.

><

Il sindaco di Milano si è rivolto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, perchè nell' interesse di quella città voglia soddisfare il voto emesso dall' apposita Commissione composta di rappresentanti del Comune, della Provincia e della Camera di commercio ed arti, in ordine alla stazione di Milano ed alla relativa linea di circonvallazione.

Il voto della Commissione è del seguente tenore: « Che siano sollecitati i lavori già decretati di compimento della linea di circonvallazione, ivi compresa l'immediata costruzione della stazione a Porta Romana; che la stazione di Porta Ticinese venga collegata colla linea di circonvallazione e che questa linea e le due stazioni di Porta Ticinese e di Porta Romana, vengano date in esercizio comune alle due Società Mediterranea ed Adriatica a parità di diritti; ed altresì che sia concesso anche alla Società Adriatica di avere proprie agenzie a Milano ».

><

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata a procedere all' acquisto di n. 20 locomotive da servire per la Rete Mediterranea.

Le dette locomotive, alla cui spesa intenderebbe provvedere colla quota-parte dei 15 milioni che verrà assegnata alla Rete medesima, dovrebbero essere messe in servizio nel mese di ottobre p. v. onde poter far fronte al grande traffico che si sviluppa ogni anno nell' autunno, causa i trasporti delle uve e delle altre derrate.

><

Ci scrivono da Milano che la Società delle ferrovie del Ticino, sub-concessionaria della linea Saronno-Malnate, ha rinnovato al Governo una sua istanza per ottenere l' ammissione al servizio cumulativo delle stazioni della linea predetta con quelle dell'Alta Italia mediante la ferrovia Saronno-Milano.

><

La Deputazione provinciale di Genova, facendo proprie le proposte contenute nella relazione a stampa della Commissione nominata dal Consiglio provinciale per studiare e proporre la miglior sistemazione delle linee ferroviarie da costruire nella parte orientale della Provincia, ha inviata, in via d'urgenza, a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una sua deliberazione

con la quale fa vivissime istanze al Governo perchè, o classifichi fra le linee della 4.a categoria a senso della legge 27 aprile 1885, n. 3048, o provvedendo con speciale progetto di legge, faccia studiare e costruire una linea interna che partendo da Genova, per le valli del Bisagno, Fontanabuona, Graviglia e Vara, come avviamento alla necessaria congiunzione del porto di Genova colla bassa Valle del Po e coi passi alpini orientali, vada a raccordarsi colla linea da Spezia a Parma, chiamando a concorrere nella relativa spesa le provincie interessate.

La predetta Deputazione ha poi deliberato di invitare le provincie di Parma e di Piacenza, come interessate nella proposta linea, a prestare e fissare il loro concorso morale e finanziario.

><

Il Ministero di agricoltura industria e commercio ha appoggiato presso quello dei lavori pubblici una istanza avanzata al Governo dalle varie Rappresentanze del Comune e della provincia di Pesaro per ottenere che nei 1000 chilometri di ferrovia della 4.a categoria stabiliti dalla legge 27 aprile 1885, sia compresa la linea del Foglia, destinata a rendere più facili i rapporti industriali e commerciali di quel capoluogo di provincia coll' alto e basso Montefeltro.

La linea propugnata dovrebbe attraversare località abbastanza ricche di prodotti agricoli ed industriali e ricchissime di minerale solfureo, la cui produzione avrebbe modo, mediante la ferrovia, di aprirsi una via di smercio.

Le sole miniere di Casa Albani, ora in coltivazione appena iniziata a cura di una Società anonima, producono già 4000 tonnellate all'incirca di zolfo all'anno. Una volta sviluppata maggiormente l' impresa e costruita la ferrovia si calcola che la produzione medesima potrà oltrepassare senza difficoltà le 15,000 tonnellate annue.

><

Ci informano da Parma che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Parma a Spezia, ha oramai completati tutti gli studii riguardanti le varie soluzioni da sottoporre all' esame ed alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici intorno al tracciato della linea premenzionata in prossimità dell'imbocco Borgotaro della grande galleria del Borgallo.

><

A seguito di notizie all'uopo date in un precedente numero del *Monitore*, sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali ha dichiarato di essere disposta, subordinatamente però all'accettazione di varie condizioni, a provvedere agli studi e lavori, mediante rimborso di spesa, delle linee complementari Lecco-Como e Lecco-Colico.

Per provvedere alla compilazione degli studi tuttora occorrenti ed alla direzione e sorveglianza delle opere, la predetta Società disporrà pell' impianto di un apposito ufficio di sezione a Lecco, al quale sarà preposto l'ingegnere cav. Giavazzi.

><

La Società anonima della tramvia Novi-Ovada ha ripresentato, per la superiore approvazione, al Ministero dei lavori pubblici, il progetto di una ferrovia economica da Basaluzzo a Frugarolo, completato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore, ed ha fatto regolare domanda perchè, in base alle leggi 29 giugno 1873 e 29 luglio 1879, le sia concessa la costruzione e l' esercizio della linea medesima con l' annuo sussidio di L. 1000 a chilometro per la durata di 35 anni.

Il proposto ramo di ferrovia, che staccandosi dalla linea di tramvia Novi-Ovada al punto di Basaluzzo si dirige a Frugarolo toccando Fresonara e Bosco Marengo, ha per iscopo di unire ad Alessandria la vallata dell'Orba con un percorso più breve di 11 chilometri su quello attuale di km. 46, Ovada-Novi-Alessandria.

La lunghezza della linea sarebbe di circa 9 chilometri, ed il suo costo totale rileverebbe a L. 500,000. Lungo la linea non dovrebbero eseguirsi opere d'arte importanti; l'armamento sarebbe proposto con rotaie d'acciaio del tipo Vignole del peso di chilog. 25 per metro corrente; lo scartamento del binario dovrebbe essere quello normale di m. 1.50; il raggio minimo delle curve sarebbe limitato a m. 300, e la massima pendenza al 20 per mille. Le stazioni a stabilirsi lungo la linea sarebbero: Basaluzzo, Frugarolo, Bosco Marengo e Fresonara.

><

Abbiamo da Brescia che quella Amministrazione provinciale ha novellamente officiato il Ministero dei lavori pubblici a prendere una definitiva decisione in ordine al tracciato della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, pel tratto da Piadena a Brescia,

È una questione che si agita da anni, di guisa che mentre per questo tronco si discute ancora sul tracciato, la rimanente parte della linea, (eccetto il solo ponte sul Po) venne già aperta al pubblico servizio.

Oramai di studii ne sono stati fatti anche troppi, ed una sollecita decisione del Ministero varrebbe anche a far cessare l' agitazione fra i Comuni interessati all' uno piuttosto che all'altro dei tracciati che si contendono la preferenza.

I lavori di fondazione della prima pila del grande ponte sul Po, presso Casalmaggiore, in servizio per la ferrovia Parma-Brescia, procedono alacremente malgrado le difficoltà che si incontrano specialmente per la corrente che in quella località è fortissima. Il cassone ha già raggiunto la profondità di circa 10 m.

È stata allestita la camera di lavoro del terzo cassone che deve servire per la seconda pila e se ne è fatto il varamento.

Il ponte di servizio è costrutto in buona parte. Esso venne munito di ponte levatoio pel transito delle barche.

Sia lungo il ponte di servizio, che nell'interno dei cassoni, l'illuminazione sarà fatta colla luce elettrica.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Poste, preoccupata del fatto che nei colli-merci spediti a mezzo delle ferrovie e delle Società di navigazione si includono lettere chiuse, e che tale abuso, ad onta degli avvisi dati dalle Amministrazioni ferroviarie continuano su vasta scala, sta studiando provvedimenti opportuni che valgano a togliere il lamentato inconveniente pel quale sono stabilite apposite penalità nella legge del 5 maggio 1862.

><

La Società anonima delle ferrovie secondarie ro-

mane ha fatto noto al Ministero dei lavori pubblici che essa ha deciso di accettare le nuove tariffe stabilite colle convenzioni approvate con la legge del 27 aprile 1885 per ciò che riguarda il servizio delle merci e dei bagagli, mantenendo le proprie pel servizio dei viaggiatori.

><

Dall'egregio nostro amico, ing. comm. Cottrau, riceviamo una missiva sul dibattuto argomento delle Ferrovie complementari in Sardegna.

Ci spiace che il tempo e lo spazio ci obblighino a rimandarne la pubblicazione, che faremo assai di buon grado al prossimo numero.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto ampliamento fabbricato viaggiatori stazione di Milano, ferrovia Nord-Milano.

Modificazioni progetto costruzione ponte sul Simeto al passo Primosole (Catania).

Lavori di completamento tettoie rialzo veicoli nelle nuove officine di Torino (F. A. I.).

Progetto d'ampliamento stazione di Cerea, ferrovia Verona-Legnago (F. A. I.).

Id. costruzione nuovo tratto della strada nazionale Stelvio in sostituzione attuale (Sondrio).

Id. per la sistemazione fiume Adige nell'interno della città di Legnago (Verona).

Id. di massima per costruzione scalo provvisorio davanti Arsenale nel porto di Civitavecchia.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto maggio 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4343.61							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di maggio . . . . . m. l.	3915.83	3852.61	3088.60	3732.84	2953.42	585.68	2053.66
Idem. eseguita a tutto il mese di aprile . . . . »	3854.14	3674.42	2897.52	3566.92	2758.74	516.99	1915.73
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di maggio . . . . . m. l.	87.69	178.22	191.08	165.92	194.68	68.69	137.93
Restano da perforarsi m. l.							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	591.—	592.—	542.—	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Galleria di direzione dell'imbocco Sud	844.45	513.85	481.85	454.85	467.85	323.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	1414.—	723.—	606.50	623.50	489.59	266.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve.	1000.—	955.—	873.—	941.—	786.—	666.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in maggio . . . . m. l.	4035.45	2924.35	2692.85	2751.85	2425.85	1786.35	—
Perforazione eseguita a tutto aprile . . . . »	3739.20	2909.35	2461.35	2482.35	2157.10	1670.35	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di maggio . . . m. l.	296.25	15.—	231.50	269.50	268.75	116.—	—
Restano da perforarsi m. l. 4.052.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	387.59	387.59	387.59	93.80	93.80	93.80	383.06
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in maggio m. l.	1124.74	1124.74	1124.74	830.95	830.95	830.95	1120.21
Perforazione eseguita a tutto aprile . . . . »	1092.84	1092.84	1092.84	830.95	830.95	830.95	1084.08
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di maggio . m. l.	31.90	31.90	31.90	—	—	—	36.13

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di maggio { 1° tronco . . . . L. 12,835,125.90
2° id. . . . . » 8,661,337.—

Totale L. 21,496,462.90

Importo dei lavori eseguiti a tutto aprile { 1° tronco . . . . L. 11,833,457.99
2° id. . . . . » 7,526,388.— } » 19,359,845.99

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di maggio pei due tronchi . . . . L. 2,136,616.91

Giornate di operai impiegate nel mese di maggio { 1° tronco . . . . N. 115.730.—
2° id. . . . . » 84.387.—

Totale N. 200.117.—

Media giornaliera delle giornate di operai in maggio N. 6,455.38.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo. — Ieri, 30 giugno, venne aperto all'esercizio il tronco Vigone-Moretta della linea Airasca-Cavallermaggiore e comprendente le stazioni di Villafranca-Piemonte e Moretta; e la linea Moretta-Saluzzo la quale comprende le stazioni di Torre S. Giorgio e Cervignasco.

Venne pure aperta la nuova stazione di Airasca distante circa 2 chilom. da quella finora in esercizio che rimane soppressa.

Le stazioni di Airasca, Villafranca-Piemonte e Moretta sono abilitate a tutti i trasporti a grande e piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame; quelle di Torre S. Giorgio e Cervignasco sono ammesse soltanto al servizio dei viaggiatori, dei cani, dei bagagli e delle merci a grande velocità pei colli non eccedenti il peso di 50 kg. ciascuno.

Ferrovia Mestre-San Donà. — Domenica 28 u. s. si è inaugurata questa ferrovia. Essa è il primo tronco della linea Mestre-Portogruaro alla quale si congiungeranno in avvenire le altre due linee: Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona e Portogruaro-Latisana-Palmanova-Udine.

Il tronco Mestre-San Donà è lungo metri 32,363 e cioè: da Mestre a Carpenedo m. 3490 — da Carpenedo a Gaggio m. 7932 — da Gaggio a San Michele del IV m. 3938 — da San Michele del IV a Cà Tron m. 5760 — da Cà Tron a Meolo m. 2414 — da Meolo a Fossetta m. 3739 — da Fossetta a San Donà m. 5090. Vi sono stazioni a San Michele del IV e Meolo, negli altri luoghi delle *fermate*.

Tutta la linea, comprese le costruzioni, l'armamento e il materiale fisso, è costata L. 2,270,000.

Sulla linea vi sono 105 manufatti, così distinti: 75 tombini in muratura di laterizi della luce da 80 centimetri a 2 metri — 26 fra ponti e ponticelli a travata metallica e fra questi il gran ponte sul Piave di m. 141.20 posto su due pile di laterizi con fondazioni ad aria compressa — quello sul Sile di m. 59.10, ed altri 8 ponti della luce da m. 12 a 16, mentre tutti gli altri sono da m. 2 a 7.

Il progetto della linea è dell' ing. capo del Genio civile cav. Giovanni Ponti e del cav. Marco Saccardo ingegnere di sezione.

Appaltatrice dei primi 15 chilometri del tronco ferroviario fu la Società Veneta di Costruzioni, degli altri 17 chilometri la ditta De Lorenzi e Vianello. I due ponti in ferro dei primi 15 chilometri sono usciti dalla fonderia Rocchetti della Società Veneta in Padova, gli altri, compresi i due maggiori sul Piave e sul Sile, sono dello Stabilimento Cottrau di Napoli.

Ferrovia Malnate-Varese. — Lunedì 29 u. s. ebbe luogo l'apertura al pubblico esercizio del tronco Malnate-Varese.

Detto tronco misura, tra le due stazioni, 4700 metri (dal ponte dell' Olona a Varese, circa tre chilometri e mezzo), ed è ricco di opere d'arte degne di nota: tra le altre:

il famoso ponte in ferro sull'Olona, costruito dallo Stabilimento Cottrau: 226 metri di lunghezza e 56 d'altezza;

la galleria del Gaggione;

lo stupendo viadotto in muratura sul Gaggione a doppio ordine di archi sovrapposti e intercomunicanti: 180 metri di lunghezza e 40 circa d'altezza.

Ferrovia Mantova-Modena. — Mercoledì 24 giugno scorso, presso la Banca di Torino si tenne l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima di ferrovia.

Intervennero 28 azionisti, rappresentanti oltre 1/5 del capitale sociale.

Presiedeva l' adunanza il cav. Antonio Kuster, amministratore delegato.

Dopo le formalità di uso, il segretario diede lettura della relazione del Consiglio di amministrazione.

Da essa risultò che il bilancio 1884 permette un riparto di L. 185,027.69, ossia di L. 11.50 per ognuna delle 16,000 azioni sociali, lasciando una rimanenza di L. 1,027.69 da portarsi a conto nuovo.

Date alcune spiegazioni a maggiore chiarezza di certe partite, la relazione accenna al prodotto della ferrovia, che è stato per l' anno 1884 un poco migliore dell' anno precedente. Diffatti nel 1883 il reddito lordo fu di L. 1,134,008.37, mentre nel 1884 è stato di L. 1,174,644 85; ossia un maggior reddito in favore del 1884 di L. 40,656 48, di cui il 50 per cento per la Società di reddito netto.

Riguardo alle vertenze coll' Alta Italia, riflettenti il sistema tenuto per appurare gli introiti della linea, e la cessione dell' esercizio della linea fatta dal Governo alla Società per la Rete Adriatica, gli amministratori assicurano che tanto essi come il Governo vedrebbero come soluzione più adatta di tali vertenze l' acquisto da parte dello Stato della ferrovia Mantova-Modena.

La relazione si chiude con sentite parole di rimpianto per la perdita che l' Amministrazione ha fatto nella persona del suo presidente il comm. Bella.

Si lesse in seguito la relazione dei sindaci, pienamente favorevole. Nessuno avendo preso la parola, nè sul bilancio, nè sulla relazione, fu messo il tutto ai voti ed approvato all' unanimità.

Procedutosi infine alla nomina dei consiglieri di amministrazione e sindaci, vennero eletti con 151 voti caduno;

A *consiglieri di amministrazione*: Cav. avv. Gaspare Prat, comm. Biagio Caranti, cav. avv. Domenico Canonica, comm. Carlo De Bels Brounlie, comm. Corrado Noli, comm. ing. Filiberto Alasia;

A *sindaci*: Licia nobile Ferdinando, Sciotta avv. Alberto, Gianoletti avv. Giuseppe;

A *sindaci supplenti*: Camussi avv. Eugenio, Pallia cav. Giuseppe.

Ferrovia Subiaco-Roviano. — La Deputazione provinciale di Roma ha emesso voto favorevole sulla proposta della Giunta comunale di Subiaco, relativa alla costituzione di un consorzio per la costruzione di un tronco di ferrovia, dall' abitato a Roviano o Cineto, sulla linea Roma Sulmona.

Ferrovia Viterbo-Corneto. — La predetta Deputazione provinciale di Roma ha pure approvato la deliberazione del Consiglio comunale di Viterbo, con cui si stabilisce la costituzione volontaria del consorzio dei comuni di Viterbo, Toscanella, Corneto-Tarquinia e Civitavecchia, per la ferrovia Viterbo-Corneto.

Le costruzioni ferroviarie. — L' on. Ministro dei lavori pubblici ha unito al bilancio del suo dicastero un volume di allegati, che contengono la ripartizione delle spese nel prossimo esercizio.

Per le ferrovie della prima categoria si spenderanno 36 milioni e 622 mila lire, per quelle della seconda categoria 8 milioni e 145 mila lire, per quelle di terza categoria 6 milioni e 174 mila lire, e per quelle di quarta categoria oltre due milioni.

— Lo stesso Ministro rispondendo alle domande della Commissione generale del bilancio, ha dichiarato che non fu ancora nominata la Commissione per il riparto dei 1000 chilometri di ferrovia, secondo la legge 27 aprile 1885, perchè ha stimato opportuno di lasciare ai Comuni e alle Provincie un certo spazio di tempo, per presentare le loro domande in piena regola.

La Giunta generale esortò il Governo a non indugiare di più nel procedere a questa nomina.

Servizio ferroviario. — *Prezzo dei biglietti.* — La Direzione generale della Società delle Ferrovie del Mediterraneo ha pubblicato il seguente avviso:

Per effetto delle nuove tariffe e condizioni pei trasporti approvate colla legge del 27 aprile p. p., n. 3048 serie 3ª, tutti i prezzi dei biglietti ordinari distribuiti fra le stazioni della rete Mediterranea ed in servizio cumulativo colle reti Adriatica e Sicula, saranno dal 1° luglio 1885 indistintamente stabiliti per ogni viaggiatore e chilometro in base ai seguenti, i quali corrispondono a quelli fissati dall'art. 13 di dette nuove tariffe, con l' aggiunta dell' imposta erariale del 13 0/0, ma esclusa la tassa di bollo di centesimi cinque dovuta separatamente per ogni biglietto.

	Pei treni direttissimi	Pei treni diretti	Pei treni accelerati omnibus e misti
1ª classe . .	0,1356	0,1243	0,1130
2ª »	—	0,0871	0,0791
3ª »	—	0,0565	0,0509

Le distanze pel computo dei prezzi complessivi possono rilevarsi dagli orari e dai prontuari chilometrici visibili presso le stazioni di questa rete.

I prezzi dei biglietti pei servizi cumulativi con altre ferrovie, con tramvie e colle Società di navigazione sui laghi Maggiore e di Como, nonchè colle ferrovie estere, sono pure stabiliti, per quanto riguarda la percorrenza sulla rete Mediterranea, in base ai prezzi fissati dal succitato articolo 13 delle tariffe e condizioni.

La corrispondenza ed i prezzi complessivi dei biglietti per ciascuno dei suddetti servizi risultano da appositi quadri questa affissi nelle stazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Direzione di questa ferrovia ha pubblicato i seguenti avvisi:

La pubblicazione del 10 giugno (riprodotta nel n. 24 del *Monitore*), riguardante la tassazione di macchine nel servizio italo-svizzero, vien rettificata nel senso che le medesime saranno tassate per i percorsi svizzeri:

secondo la tariffa speciale A^2 (invece della 1*a*), rispettivamente secondo la tariffa eccezionale n. 9*a*, se vengono consegnate per il trasporto a vagoni completi di almeno 5000 chilogrammi, e secondo la tariffa speciale I (invece della 1*b*), rispettivamente secondo la tariffa eccezionale n. 9*c*, se sono consegnate a vagoni completi di almeno 10,000 chilogrammi.

Avendoci l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia comunicato che a partire dal 1° luglio p. v. essa ritirerà i biglietti per viaggi circolari in Italia della serie A*bis*, che vengono distribuiti dalla stazione di Chiasso, si previene il rispettabile pubblico che da quella data in poi sarà perciò sospesa sino a nuovo avviso la distribuzione dei biglietti di corrispondenza con Chiasso per l'andata e ritorno in partenza da certe stazioni delle ferrovie svizzere.

Continuerà invece anche per l'avvenire la dispensa dei biglietti circolari della serie n. 1 a 7 per i laghi di Como e di Lugano e pel lago Maggiore, e si potrà quindi senza interruzione comperare presso le stazioni svizzere di corrispondenza anche i biglietti di corrispondenza con Bellinzona e Lugano per l'andata e ritorno.

— *Rimborso delle Obbligazioni* 5 0/0 *della* 2ª *serie*. — Il rimborso delle Obbligazioni della 2ª serie del prestito 5 0/0 sarà effettuato al 1° luglio del corrente anno, ed a partire da questa data cesserà di decorrere l'interesse sulle medesime.

Ferrovie francesi. — Il Parlamento francese dovrà prossimamente occuparsi d'un progetto di legge che presenterà il Ministro dei lavori pubblici per la dichiarazione di pubblica utilità e la concessione di una ferrovia d'interesse locale, a sistema ridotto, che da Hyères deve condurre a Fréjus-Saint-Raphaël (Varo). Questo progetto, sul quale il Consiglio di Stato si è già pronunciato favorevolmente, tende a collegare colla rete Parigi-Lione-Mediterraneo quella parte del litorale francese che non possiede ancora alcuna comunicazione ferroviaria, e che fin'ora si è trovata in condizioni singolarmente sfavorevoli in confronto del litorale delle Alpi marittime.

Ferrovie Greche. — Il Governo greco si è posto in grado col novello prestito di far fronte alle nuove esigenze ferroviarie. Una ferrovia va ad attraversare tutto il territorio ellenico dal nord al sud, da Larissa ad Atene e da questa capitale a Kalamola.

Più di 3000 ettari di campi, di praterie e di foreste sono messi in comunicazione. E la Grecia che oggi ritrae derrate alimentari ed oggetti di prima necessità dall'estero, potrà emanciparsene.

Tuttavia v'ha un ostacolo nella scarsezza delle braccia; tanto che i grandi lavori che ora si vanno svolgendo sono eseguiti da operai italiani, montenegrini, armeni e kurdi.

Notizie Diverse

Onorificenze. — S. M. di *motu proprio* si è degnato di nominare il sig. comm. ing. G. Ratti vice-direttore delle ferrovie dell'Alta Italia, commendatore nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Le nostre vive congratulazioni all'illustre ingegnere.

Vennero pure nominati commendatori della Corona d'Italia i signori:

Ing. Fossati, commissario governativo per le ferrovie — Ing. Sorba, sotto-commissario governativo per le ferrovie — Ing. Massagli, capo-divisione delle ferrovie Alta Italia — Ing. Carpi, ispettore principale delle ferrovie Alta Italia.

Il ponte di Minneapolis. — Recentemente è stato aperto al pubblico servizio il ponte sul Mississipì presso la città di Minneapolis nello Stato di Minnesota.

Questo ponte, costruito su disegni dell'architetto Charles Smith, è in pietra, ha 33 arcate delle quali quattro a luce di 31 metri, sedici a luce di 24 metri, e tre a luce di metri 12.50.

È lungo in totale metri 652; si eleva 20 metri sul massimo livello delle acque ed è largo 12 metri.

Nella sua costruzione furono impiegati 23 mila metri cubi di altro materiale, specialmente nei piloni.

I lavori incominciarono nel mese di febbraio del 1881 e terminarono il 22 novembre 1884 — tre anni e mezzo.

La spesa complessiva fu di 700 mila dollari, oltre i 3 milioni e mezzo di lire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana, i valori ferroviari non diedero luogo a transazioni di qualche momento, e il più di essi rimasero intrattati. Segnaliamo le azioni della Società delle Meridionali, come quelle che diedero moto a qualche mercato, per modo che poterono sostenersi al prezzo di 715 e 713; le Obbligazioni relative vennero quotate a 306; i Boni a 553. Le Sarde A a 305.50; le B a 309.50; le nuove a 307; le Palermo-Trapani a 309; quelle di seconda emissione a 305; le Meridionali austriache a 313.

Sopra queste a partire dal 1.o luglio p. v. saranno pagabili i *coupons* in ragione di franchi 6.50.

CONVOCAZIONI

Società della ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo. — Assemblea generale ordinaria, nella sede della Società, Torino via Santa Teresa n. 18, nel giorno 18 luglio, alle ore 4 pomerid. per presentazione del bilancio e relazione del Consiglio d'amministrazione sullo stato della Società al 31 dicembre 1884; fissazione del dividendo alle Azioni; relazione dei sindaci; nomina di amministratori e retribuzione al Consiglio; nomina dei sindaci e dei supplenti, e fissazione della loro retribuzione.

Società della ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza. — Assemblea generale ordinaria nella sede della Società, Torino via Santa Teresa, 18, il giorno 18 luglio, alle ore 3 pom. per presentazione del bilancio e relazione del Consiglio d'amministrazione sullo stato della Società al 31 dicembre 1884; fissazione del dividendo alle Azioni; relazione dei sindaci; nomina di amministratori e retribuzione al Consiglio; nomina dei sindaci e dei supplenti e fissazione della loro retribuzione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Messina (6 luglio, 1.a asta) — Appalto per la esecuzione dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dal rivo Inferno a Faro superiore della lunghezza di m. 3030 e per la complessiva somma a base d'asta di lire 48,170.70, di cui L. 7,426.07 sono di lavori a corpo e lire 40,744.63 di lavori a misura. Cauz. provv. L. 1,000; def. lire 3,000. Fat. 21 luglio, ore 12 merid.

Prefettura di Verona (6 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto del lavoro urgente di costruzione di sottobanca e colmamento di bacini di fontane, dietro l'argine destro d'Adige, nella località della Marezzana Sabbioni, in comune di Roverchiara. Prezzo L. 54,100. Il lavoro si dovrà eseguire nel termine di 90 giorni lavorativi da quello della consegna. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo.

Direzione del Genio militare di Torino (6 luglio, ore 3 pom., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per il comando di battaglione con due compagnie alpine in Aosta, ascendenti a L. 162,000, da eseguirsi nel periodo di giorni 360. Deposito L. 16,200. Fatali a mezzodì del 21 luglio.

Municipio di Oliveto Citra (6 luglio, ore 12 merid., fat.) — Lavori per la condottura dell'acqua in questo abitato, provvisoriamente aggiudicati al sig. Augusto Greco ingegnere, col ribasso del 3.50 per cento sul prezzo di L. 40,206.81.

Municipio di Portogruaro (7 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto del lavoro di costruzione del carcere mandamentale in questa città, provvisoriamente deliberato per la somma di L. 22,960.

Direzione del Genio militare di Torino (7 luglio, ore 12 merid., fat.) — Costruzione di una caserma in ampliamento di quella detta di San Giuseppe in Vercelli, provvisoriamente deliberata mediante il ribasso di L. 13.55 0|0 sul prezzo di L. 400,000. Deposito L. 40,000.

Città di Torino (8 luglio, ore 11 ant., fat.). — Appalto della costruzione di un edifizio, per scuole, al Giulimosso, provv. aggiudicato mediante il ribasso del 18.55 0|0 sul prezzo di L. 275,000.

Prefettura di Udine 8 luglio, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura sinistra del fiume Meduna, compreso fra l'abitato di Visinale di Sotto e quello di Cornizzai, in comune di Pasiano di Pordenone, dell'estesa di m. 4000, sulla presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 42,818. Cauz. provv. L. 2,000; def. il decimo. Fatali a giorni 5.

Id. (8 luglio, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura sinistra del fiume Medina, compreso fra l'abitato di Visinale di Sopra e le case Comparetti in comune di Pasiano di Pordenone, per l'estesa di m. 3225, sulla presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 59,420. Cauz. provv. L. 4,000; def. il decimo. Fatali a giorni 5.

Genio militare - Direzione di Cuneo (10 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione della caserma Govone in Alba per renderla capace di un intiero reggimento di fanteria, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 20.15 0|0 sul prezzo di L. 170,000. Deposito L. 17,000.

Prefettura di Treviso (10 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della quinquennale manutenzione delle opere di difesa frontale lungo il fiume Livenza da Tremeacque al canale delle Navi del torrente Monticano, da Gorgo a Motta, per la presunta annua somma soggetta a ribasso d'asta, di L. 42,780. Cauz. provv. L. 3,000, def. mezza annata del canone. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Mantova (11 luglio, 1.a asta) — Appalto dei lavori di radicale riparazione dell'argine destro del fiume Oglio fra i segnali 31 e 35, denominato froldo Casale nel comune di San Martino dell'Argine. Prezzo L. 44,090. Cauzione provv. L. 2,200; def. il decimo. Fat. a mezzodì 1.o agosto.

Comune di Nemi. Prov. di Roma (11 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero. Prezzo ridotto L. 9,363.81.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (11 luglio, ore 11 ant., fat.) — Provvista di cuoi e pelli per la somma ridotta di L. 58,990.60. Deposito L. 6,360.

Prefettura di Milano (13 luglio, ore 11 ant., 1.a asta) — Sistemazione dell'argine destro dell'Adda, dal confine territoriale di Muleo con Cornovecchio al porto di Crotta d'Adda, in quattro tronchi della lunghezza complessiva di m. 4032.30, nei comuni di Cornovecchio, Meleti e Maccastorna, con la ricostruzione della chiavica di Santa Maria il tutto valutato L. 45,444. Dep. provv. L. 2,000; cauz. def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (14 luglio, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione dell'incanto tenutosi il 20 giugno) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del terzo tronco della strada nazionale n. 2, da Cagliari a Terranova per Muravera, compreso fra lo Stagno Buddoni e Siniscola (compimento del tratto compreso fra le sezioni 196-235 del progetto primitivo), per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 160,000. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (14 luglio, ore 12 mer., fat.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del tratto del terzo tronco della strada di 1.a serie, n. 15, dalla Foce a Trivento, compreso fra la Sella della Coccetta di Fresagrandinaria e la Sella di Fontelacasa presso Palmoli, della lunghezza di metri 7,913.15, provvisoriamente deliberato per la presunta somma di L. 117,330.34. (V. n. 22 del *Monitore*).

Comune di Pavia (15 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ampliamento del fabbricato scolastico di S. Marino in Pavia dell'importo di L. 50,500 e da compiersi in parte entro mesi quattro, in parte nella primavera prossima. Deposito L. 5,000.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (16 luglio, ore 12 merid., 2.a asta, per deserzione del primo incanto) — Fornitura alla Regia marina nel primo Dipartimento di n. 30 Boe d'ormeggio cilindriche per uso del R. Arsenale di Spezia, per la somma presunta complessiva di L. 120,000. Dep. L. 12,000. Fatali a mezzodì 8 agosto.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (20 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura alla Regia marina di tonnellate 3000 di acciaio Martin-Siemens in lamiere per la somma presunta complessiva di L. 900,000 da consegnarsi nei termini di tempo, ed alle condizioni stabilite dal relativo capitolato d'appalto. Deposito L. 90,000. Fatali a mezzodì 17 agosto.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (20 luglio, ore 12 merid., 1.a asta) — Fornitura alla Regia Marina di tonn. 2500 di acciaio Martin-Siemens in verghe profilate, per la somma presunta complessiva di L. 700,000 da consegnarsi nei termini di tempo ed alle condizioni stabilite dal relativo capitolato d'appalto. Deposito L. 70,000. Fat. mezzodì 17 agosto.

Municipio di Messina (3 agosto, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto per la esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione di un macello allo sbocco della via S. Cecilia in contrada Mar Grosso, per le quali opere è prevista la spesa di L. 400,000 giusta il piano estimativo dato dagli ingegneri comunali signori Fiarè Trombetta Sterico Cannizzaro sotto il 10 ottobre 1884, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione del dì 7 aprile 1885. I detti lavori dovranno essere compiuti e consegnati entro il termine di anni 2 a contare da quello in cui sarà ingiunto il cominciamento. Dep. per spese: L. 3,000; cauz. L. 40,000. Fat. ore 12 merid. 18 agosto.

Municipio di Caltanissetta (5 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione dello edificio scolastico nelle ale del nord-est e ovest del palazzo municipale compreso il secondo piano per il prezzo di L. 279,424.47. Cauz. provv. L. 14,000; def. L. 28,000. Fatali mezzodì 20 agosto.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali il prolungamento della grande tettoia per le Officine di Taranto.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETA' GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

FIRENZE, GENOVA, ROMA e TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50,000,000 — *Versato L.* 40,000,000

Il Consiglio d'Amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del primo semestre 1885 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola n. 44 a cominciare dal 6 luglio prossimo:

In *Firenze*, presso la Sede della Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *TORINO*, » idem idem
» *Roma*, » idem idem
» *Genova*, » idem idem
» *Id.* » la Cassa Generale.
» *Id.* » la Cassa di Sconto.
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano;
» *Parigi*, » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

N.B. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione, sarà fatto in franchi come verrà giornalmente indicato presso gli Uffici della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 22 Giugno 1885.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 8 Luglio 1885. Num. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente pubblica il seguente decreto inserito al numero 2991 (serie 3ª) nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno:

Veduto l'art. 6 della legge 25 dicembre 1882, n. 1171 (serie 3ª), che approvò il bilancio di previsione per il 1° semestre 1884, col quale il Governo fu autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del Debito Pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviarii contemplati dall' art. 28 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), tanta rendita consolidata 5 0[0 quanta basti a ricavare la somma di trentatrè milioni di lire, necessaria a far fronte, durante l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884, alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici a mente dell'art. 24 della suddetta legge;

Veduto l'art. 6 della legge 30 giugno 1884, n. 2448 (serie 3ª), che approvò il bilancio di previsione dell' entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885, col quale il Governo fu autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del Debito Pubblico e ad alienare tanta rendita consolidata 5 0[0 quanta basti a ricavare la somma di L. 65 milioni, necessaria per far fronte nell' esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885, alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici ai termini dell' art. 24 della succitata legge 29 luglio 1879;

Veduti i nostri decreti in data 10 settembre e 30 novembre 1884, nn. 2780 e 2817 (serie 3ª), coi quali fu autorizzata la iscrizione dell' annua complessiva rendita consolidata 5 0[0 di lire duemilioni in conto di quella necessaria per far fronte alle spese ferroviarie dall' anno 1884;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, *interim* del Tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata l' iscrizione nel Gran Libro del Debito Pubblico in aumento al consolidato 5 0[0, della annua rendita di lire un milione, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1885, come terzo abbuonconto della rendita necessaria a procurare il capitale di lire sessantasei milioni occorrenti per le costruzioni ferroviarie del 1884.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo di Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 febbraio 1885.

UMBERTO.

A. Magliani.

Visto, *Il Guardasigilli*: Pessina.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale del* 28 *maggio* 1885.

(Contin. — Vedi num. 25).

VII. — Spese di esercizio della rete Meridionale.

Le spese ordinarie d'esercizio per i chilometri 1721 medialmente esercitati nell'anno 1884, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale, e detratte le spese relative all'armamento, ascesero in complesso a

L. 19,919,368.21 e per chilom. a . . . . . L. 11,574.29
Tali spese nel 1883 ammontarono a . . . . .
» 17,840,179.56 e per chilom. a . . . . . » 11,007.83
Risulta quindi un aumento nel 1884 di

L. 2,079,188.65 ossia del 10.43 0[0 nella spesa complessiva, e
di . . . . L. 566.46
ossia del 4.89 0[0 nella spesa chilometrica.

Ripartendo quest' ultima e quella per treno-chilometro fra i vari rami di servizio, si ottengono i risultati inscritti nella seguente tabella, dove stanno a confronto con quelli dell'anno precedente.

DESIGNAZIONE DEI SERVIZIO	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1884	1883	1884	1883
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	856.53	1,092.72	0.212	0.273
Id. dell'Esercizio.........	676.38	602.28	0.168	0.150
Movimento e Traffico......	3,483.97	3,342.16	0.863	0.836
Trazione e Materiale.......	3,877.05	3,459.47	0.961	0.868
Manutenzione e Vigilanza	2,283.72	2,075.33	0.566	0.519
Spese gen. dei Magazzini.	396.64	424.87	0.098	0.106
Totali.....	11,574.29	11,067.83	2.868	2.752

Alle spese ordinarie ascendenti, come sopra, a . . . . L. 19,919,368.21
aggiungendo l' importo complessivo delle spese straordinarie e per i ricambi d'armamento, in . . . . » 2,009,727.74

risultano le spese totali d' esercizio per l'anno 1884 nella somma di . . . . . L. 21,929,095.95
Nell'anno precedente essendo salite a . » 20,103,700.71

risulta un maggior carico per il 1884 di L. 1,825,395.24

VIII. — Profitti dell' esercizio della rete Meridionale.

I prodotti dell' esercizio nell' anno 1884 ascesero, come si è detto, alla somma di L. 28,748,280.38
e gl'introiti diversi a . . . . . . » 794,118,91

quindi in totale un'attività di . . . . L. 29,542,399.29
Detraendo da questa l'ammontare delle spese ordinarie, straordinarie e d' armamento, in . . . . » 21,929,095.95

ne risulta l'utile netto di . . . . . . L. 7,613,303.34
che, per il 1883, era di. . . . . . . » 6,517,583.44

donde un maggior profitto di . . . . . L. 1,095,719.90
per l'anno 1884.

IX. — Prodotti dell' esercizio della rete Calabro-Sicula.

Nell'anno 1884 fu assunto dalla Società nostra, per conto dello Stato, ed ai patti stessi che regolano l'esercizio della rete Calabro-Sicula, l'esercizio dei nuovi tronchi appartenenti alla rete delle Complementari, Candela-Rocchetta Melfi, Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, Giulianova-Teramo, Ravenna-Cervia, Porto Civitanova-Pausula, Zollino-Nardò Gaiatone, della complessiva lunghezza di chilom. 114.

Considerando insieme le reti Calabro-Sicula e Complementare, la lunghezza assoluta delle linee da noi esercitate alle condizioni della Convenzione 28 ottobre 1871 ascese nel 1884 da chilom. 1377 a chilom. 1491, mentre la lunghezza media, avuto riguardo al tempo durante il quale furono esercitati i suddetti tronchi, risultò di chilometri 1418.23.

L' entrata complessiva, dedotte le imposte erariali, ascende a
L. 12,551,611.30, e per chilom. a . . . . . L. 8,850.19
mentre fu nel 1883 di
» 12,656,389.28, e per chilom. di. . . . . » 9,309.39
d'onde una diminuzione nel prodotto complessivo di

L. 104,777.98, ossia del 0.83 per cento,
ed una diminuzione nel prodotto chilometrico di L. 459 20
pari al 4.93 per cento.

Dal quadro che segue si rileva che la diminuzione è dovuta per intero ai trasporti di viaggiatori, mentre nelle altre categorie di trasporti si ebbe in complesso un aumento di L. 96,748.39.

CATEGORIE DI TRASPORTO	1884	1883	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinari, militari	5,505,760.90	5,707,287.27	»	201,526.37
Trasporti a G. V. . .	(1) 1,145,900.69	1,113,809.74	32,090.95	»
Trasporti a P. V. .	6,536,591.57	6,501,324.25	35,267.32	»
Introiti diversi	323,310.61	296,354.42	26,986.22	»
Telegrammi	40,017.50	37,613.60	2,403 90	»
			96,748.39	201,526.37
Risulta la diminuzione nel 1884 di . . . L.			104,777.98	

(1) I prodotti per trasporti in vagoni refrigeranti ascendono a L. 23,620..69.

Sulle linee Siciliane il prodotto dei viaggiatori fu nel 1883 di . . . . L. 3,351,690.90
e nel 1884 di . . . . » 3,155,340.74

si ebbe quindi una diminuzione di . . . L. 196,350.16

Sulle linee Calabresi e Complementari il prodotto dei viaggiatori risultò nel 1883 di . . . . L. 3,355,596.37
e nel 1884 . . . . » 2,350,420.16

con una diminuzione di . . . . L. 5,176.21

La causa delle accennate diminuzioni di introiti è quella medesima che portò analoghe conseguenze per quanto concerne i trasporti di viaggiatori sulle linee Meridionali, cioè l'invasione del morbo colerico; ed è naturale che sulle linee Siciliane la diminuzione sia stata rilevantissima, se si consideri che per effetto delle contumacie fu sospesa per circa 6 mesi ogni comunicazione fra l'isola ed il continente.

Ed è qui opportuno notare che il movimento dei viaggiatori dall'interno dell'isola verso il continente o viceversa ha luogo per la massima parte direttamente fra i porti di Palermo e Messina e quelli del continente e non in servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina, cosicchè mentre nei trasporti in servizio cumulativo con la Sicilia si è verificata, a confronto dell' anno precedente, una diminuzione insignificante, è scemato invece di molto il movimento dei viaggiatori da Messina e Palermo per l'interno dell'isola e viceversa.

Dal seguente quadro rileverete in qual modo si sono ripartiti i prodotti fra le diverse linee nel 1884, in confronto coi risultati dell'anno precedente.

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Dim.
	1884	1883	1884	1883	nell'anno 1884 in confronto del 1883	
Linee Calabresi.						
Taranto-Reggio (Porto)	476.—	480.19	5,907.95	5,708.13	199.82	»
Buffaloria-Cosenza . .	69.—	69.—	4,594.04	4,561.94	32.10	»
Eboli Potenza-Metaponto	193.—	193.—	7,785.23	7,815.45	»	30.22
Linee Complementari.						
Battipaglia-Agropoli .	30.—	17.34	3,332.93	3,253.85	79.08	»
Catanzaro Marina-Catanzaro-Sala (1) . .	9.—	»	3,781.69	»	»	»
Candela-Rocchetta Melfi	9.20	»	856 53	»	»	»
Reggio-Villa S. Giovanni	9.30	»	5,626.92	»	»	»
Giulianova-Teramo . .	12.29	»	3,817.47	»	»	»
Ravenna-Cervia . . .	7.33	»	726.76	»	»	»
Porto Civitanova Pausula	2.22	»	3,749.77	»	»	»
Zollino-Gallipoli . . .	0.89	»	962.98	»	»	»
Linee Siciliane.						
Palermo - Catania-Porto Empedocle	326.—	326.—	15,687.83	16,622.58	»	931.75
Messina-Catania . . .	95.—	95.—	17,577 59	17,378.35	199.24	»
Catania-Siracusa . . .	87.—	87.—	5,285 73	5,378.42	»	92.69
Canicatti bivio-Licata .	50.—	50.—	6,849.80	6,927.44	»	77.64
S. Caterina-Xirbi Roccapalumba	50.—	50.—	1,555.50	1,689.24	»	83.74

(1) Le cifre indicanti la lunghezza ed il prodotto del tronco Catanzaro Marina-Catanzaro Sala nell'anno 1883, furono comprese nel tronco Taranto-Reggio.

Gli aumenti verificatisi sui tronchi Taranto-Reggio, Buffaloria-Cosenza, Battipaglia-Agropoli, dipendono, per quanto concerne la piccola velocità, dai maggiori trasporti di materiali da costruzione e da ferrovia effettuati dalle linee Meridionali per Agropoli; di legnami grezzi e materiali da costruzione dal tronco di Buffaloria-Cosenza alle linee Meridionali pel transito di Taranto; di vino da Reggio, Gallico, Catona e Villa S. Giovanni per le ferrovie dell' Alta Italia e Romane; e per quanto riflette la grande velocità, dai maggiori trasporti di agrumi da Reggio e Catanzaro a stazioni della linea Adriatica e per le ferrovie Romane; di bestiame a vagone completo dalle stazioni di Taranto, Corigliano, Buffaloria e Cotrone e da quelle del tronco Battipaglia-Agropoli per le linee Meridionali.

L'aumento d'introito dovuto a tali categorie di trasporti venne però in gran parte neutralizzato dalla diminuzione considerevole di prodotto verificatasi in tutti i tronchi, in conseguenza dei minori trasporti di viaggiatori, e così si spiega che il prodotto chilometrico di ciascun tronco risulti di poco superiore a quello dell'anno precedente.

Sul tronco Eboli-Potenza-Metaponto si è verificato un minore prodotto chilometrico perchè gl'introiti dei trasporti a grande ed a piccola velocità, quantunque superiori a quelli dell'anno precedente, non crebbero però abbastanza per compensare la diminuzione dipendente dai trasporti di viaggiatori.

In quanto alle linee Siciliane la diminuzione nei prodotti dei viaggiatori, comune a tutti i tronchi, fu compensata sul tronco Messina-Catania dal maggiore introito verificatosi a cagione dei notevoli trasporti di vino e di materiali da costruzione che vi si effettuarono.

La linea Palermo-Catania-Porto Empedocle è quella che presenta una diminuzione di maggiore entità, da attribuirsi in parte alla circostanza che al minore trasporto di viaggiatori si aggiunse il minor trasporto di cereali, ed in parte pure all'attuazione delle nuove tariffe, se si consideri che tutti i trasporti eseguiti nel primo quadrimestre dell'anno 1883, col quale ora si fa il confronto, vennero tassati in base alle vecchie tariffe e che l' importantissimo traffico degli zolfi, il prezzo dei quali ha subito una notevole riduzione, si effettua quasi esclusivamente sulla linea di cui trattasi.

Il numero dei viaggiatori trasportati nell' anno 1884 fu di . . . . N. 2,751,207
e nel 1883 era stato di . . . . » 2,705,491

si ebbe quindi un aumento di. . . . . . N. 45,716
cioè dell'1 e 69 0[0.

Il prodotto ottenuto nel 1883 fu di . . L. 5,707,287.27
e nel 1884 di . . . . » 5,505,760 90

d'onde una diminuzione di . . . . . . L. 201,526.37
ossia del 3.53 0[0.

Il prodotto medio per ciascun viaggiatore che nel 1883 fu di L. 2.11, nel 1884 scese a L. 2, con una diminuzione di L. 0.11 pari al 5.21 0[0.

Sommate le distanze percorse da ciascun viaggiatore si ha pel 1884 il totale di . . . . . . Chil. 125,187.761
mentre pel 1883 si ebbero . . . . . » 128,236.258

per cui una differenza in meno nel 1884 di Chil. 3,048 497
ossia del 2 38 0[0.

La percorrenza media di ciascun viaggiatore che nel 1883 fu di . . . . Chil. 47 40
nel 1884 scese a . . . . » 45 50

con una diminuzione di . . . . Chil. 1 90
ossia del 4 01 0[0.

Le differenze sulla quantità, sul prodotto e sul percorso dei viaggiatori in confronto dell'anno precedente risultano dal seguente quadro:

INDICAZIONI		Viaggiatori ordinari			VIAGGIATORI A PREZZO RIDOTTO			MILITARI ed altri viaggianti per conto dello Stato
		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	
Numero dei Viaggiatori	1884 . . .	55,767	331,397	1,288,997	43,386	247,653	628,606	155,401
	1883 . . .	57,530	332,146	1,260,033	39,832	227,927	597,810	190,213
Aumento		»	»	28,964	3,554	19,726	30,796	»
Diminuzione		1,763	749	»	»	»	»	34,812
Prodotto dei Viaggiatori	1884 . . .	455,787.30	1,234,839.06	2,183,444.48	186,174.83	502,885.78	560,427.70	382,201.75
	1883 . . .	509,911.48	1,342,556.14	2,270,198.28	173,362.25	443,025.68	543,476.41	424,757.08
Aumento		»	»	»	12,812.58	59,860.10	16,951.29	»
Diminuzione		54,124.13	107,717.08	86,753.80	»	»	»	42,555.33
Prodotto medio per Viaggiatore	1884 . . .	8.17	3.73	1.69	4.29	2.03	0.89	2.46
	1883 . . .	8.86	4.04	1.80	4.35	1.94	0.91	2.23
Aumento		»	»	»	»	0.09	»	0.23
Diminuzione		0.69	0.31	0.11	0.06	»	0.02	»

Dalle cifre esposte nel quadro che precede, rileverete che diminuirono per la ragione accennata dianzi i viaggiatori a prezzo intero ed a lungo percorso, mentre aumentarono in quantità notevole, in conseguenza dell'apertura all'esercizio dei nuovi tronchi delle ferrovie complementari, i viaggiatori a breve percorso.

Aumentarono d'altra parte i viaggiatori a prezzo ridotto tanto sulle linee Calabresi quanto sulle Siciliane, in conseguenza delle facilitazioni concesse coi biglietti di andata-ritorno, circolari ecc.

È quindi naturale che se ai viaggiatori a lungo percorso si sostituirono quelli a breve percorso e se aumentarono quelli a prezzo ridotto, il numero totale dei viaggiatori sia aumentato e che il prodotto complessivo abbia invece subìto una diminuzione.

Così si spiega pure la diminuzione verificatasi nel percorso complessivo e medio, nonchè nel prodotto medio per viaggiatore, eccezione fatta della 2ª classe a prezzo ridotto e dei viaggiatori per conto dello Stato.

I trasporti a grande velocità diedero nel 1884 il prodotto di . . . . L. 1,145,900.69
mentre nel 1883 si ebbero . . . . » 1,113,809.74

per cui un aumento di . . . . L. 32,090.95
a vantaggio dell'anno 1884 corrispondente al 2.88 0[0].

Nel quadro qui appresso troverete indicate per ciascuna specie di trasporti a grande velocità il movimento ed il prodotto verificatosi nel 1884 in confronto dell'anno precedente.

CATEGORIE di TRASPORTO	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aum.	Dim.
	Unità	Quantità	1884	1883	sul prodotto del 1883	
Bagagli	Quint.	30,385	117,664.66	130,282.05	»	12,617.39
Cani	Num.	10,754	9,513.64	10,452.05	»	938.41
Mercanzie	Quint.	(1) 148,312	423,569.39	327,876.00	»	4,306.61
Derrate alimentari	Id.	(2) 256,385	355,257.43	359,768.11	»	4,510.68
Bozzoli	Id.	5,026	9,300.47	7,787.82	1,512.65	»
Numerario ed oggetti di valore	Lire	17,500,209	10,829.40	14,618.97	»	3,789.57
Veicoli e feretri	Num.	70	3,085.53	4,086.83	»	1,001.30
Bestiame	Capi	81,749	126,535.63	92,360.94	34,174.69	»
Trasporti per conto dello Stato			66,523.85	43,474.01	23,049.84	»
Introiti per trasporti in vagoni refrigeranti			23,620.69	23,102.96	517.73	»

(1) Sono esclusi quintali 722 d'imballaggi trasportati in vagoni refrigeranti.
(2) Sono esclusi quint. 34,663 di derrate aliment. trasportate in vagoni refrigeranti.

La diminuzione di prodotto nei trasporti di bagagli e cani è una conseguenza naturale della diminuzione dei viaggiatori e si è verificata tanto sulle linee Calabresi quanto sulle Siciliane.

In quanto ai trasporti di mercanzie e derrate alimentari, il minore introito si deve alle linee Siciliane ed è conseguenza della sospensione delle comunicazioni fra l'Isola ed il continente a cui si è già accennato.

Del maggior prodotto avutosi dai trasporti di bestiame, si è discorso nel dare ragione dell'aumento dei prodotti per linea.

Il movimento delle merci a piccola velocità fu
nel 1884 di . . . . quintali 9,992,442
mentre era stato nel 1883 di . . . . » 9,175,479

si ebbe quindi un aumento di . . . quintali 816,963

ossia dell'8.90 per cento.

Fra le merci che più delle altre concorsero a produrre tale aumento come si rileva dal quadro che segue sono da notarsi per ordine d'importanza; i materiali da costruzione (tufi, pietre, ecc.), i minerali e prodotti minerali (zolfo), le bevande e spiriti (vino e mosto), le derrate alimentari, i carboni fossili, i prodotti vegetali ed i legnami.

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	Quantità trasportate nel 1884 — Quintali	Aumento	Diminuzione
		sui trasporti fatti nel 1883 — Quintali	
Bevande e spiriti	271,561	111,130	»
Bitume e pece	2,868	851	»
Cereali e farine	1,438,389	»	145,068
Colori e materie coloranti	5,744	»	3,885
Combustib.i — Carboni fossili	375,330	61,675	»
Combustib.i — Carboni vegetali, legna da ardere	244,701	27,859	»
Concimi	15,081	776	»
Derrate — Alimentari	304,511	76,171	»
Derrate — Coloniali	21,197	3,188	»
Filati e tessuti	44,045	5,878	»
Materiali da costruzione — Legnami	502,155	49,579	»
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietre, ecc.	1,923,973	409,499	»
Materie tessili greggie	16,334	1,249	»
Metalli — greggi	51,910	10,108	»
Metalli — lavorati	82,485	11,975	»
Minerali e prodotti minerali	3,407,666	160,201	»
Prodotti animali	22,331	2,454	»
» chimico-industriali	25,413	»	7,946
» e materie grasse	86,788	»	39,071
» vegetali	674,254	59,281	»
Stampati e carta	6,918	1,394	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	27,371	»	2,349
Stracci ed avanzi	143,501	»	3,971
Trasporti per conto dello Stato	195,448	»	2,029
Merci diverse	172,732	27,716	»
Totali	9,992,442	1,021,282	204,319
Risulta a favore del 1884 l'aumento di quintali		816,963	

Si è riscontrata invece una diminuzione notevole nei cereali e nei prodotti e materie grasse (olio d'oliva).

Nei trasporti di minerali e prodotti minerali (categoria che comprende lo zolfo) primeggiarono in partenza;

Assaro-Valguarnera-Caropepe con tonn. 31,551, Villarosa con tonn. 27,937, Racalmuto con tonn. 26,803, Campobello con tonn. 23,211, Caltanissetta con tonn. 21,185, Lercara con tonn. 20,635, Castrogiovanni-Calascibetta con tonnellate 20,182, Strongoli con tonn. 5,542; in arrivo; Porto Empedocle con tonn. 115,597, Fontanarossa con tonnellate 18,445, Catania con tonn. 107,403, Licata con tonn. 56,650, Palermo con tonn. 14,956, Termini-Imerese con tonnellate 10,274, Cotrone con tonn. 4,364.

Nei trasporti di materiali da costruzione si distinsero, in partenza; Bagheria con tonn. 41,760, Catania con tonnellate 22,940, Giardini-Taormina con tonn, 19,178, Eboli

(transito Meridionali) con tonn. 15,649, Santa Flavia con tonn. 10,819, Melito con tonn. 8,251, Battipaglia (transito Meridionali) con tonn. 6,088; in arrivo; Palermo con tonnellate 39,034, Messina con tonn. 19,529, Buccino con tonnellate 10,335, Catania con tonn. 10,051, Reggio-Calabria con tonn. 8,648, Villa S. Giovanni con tonn. 7,288, Palermo (transito Sicule Occidentali) con tonn. 5,888, Agropoli con tonn. 5,822.

Pei trasporti di cereali si segnalarono, in partenza; Villalba con tonn. 6,729, Canicatti con tonn. 6,430, Potenza con tonn. 5,996, Catania con tonn. 5,866, Lercara con tonnellate 5,192; in arrivo; Palermo con tonn. 25,996, Catania con tonn. 18,740, Eboli (transito Meridionali) con tonnellate 17,647, Termini-Imerese con tonn. 10,236, Giarre-Riposto con tonn. 6,368, Messina con tonn. 3,681.

Nei trasporti di prodotti vegetali (categoria che comprende gli agrumi) sono notevoli le quantità in partenza; da Catania tonn. 6,308, da Palermo (transito Sicule Occidentali) tonn. 6,062, da Cerda tonn. 4,144, da Calatabiano tonn. 3,958; quelle in arrivo; a Messina tonn. 26,048, a Palermo tonn. 17,117, a Catania tonn. 6,120, a Reggio tonn. 5,047.

Notevoli sono pei legnami grezzi le spedizioni in partenza; da Messina tonn. 4,458, da Piedimonte-Etneo tonnellate 4,443, da Campagna tonn. 4,112, da Palermo tonnellate 3,774, da Catania tonn. 3,689, da Buccino tonn. 2,156, da Bellamuro tonn. 2,099, da Eboli (transito Meridionali) tonn. 2,013; e quelle in arrivo; a Eboli (transito Meridionali) tonn. 10,591, a Taranto (transito Meridionali) tonn. 3,631, a Reggio tonn. 2,549, a Messina tonn. 2,073, a Taranto tonn. 1,899, ad Eboli tonn. 1881.

Devonsi annoverare pei trasporti di combustibili minerali, in partenza; Catania con tonn. 10,412, Palermo con tonn. 9,712, Licata con tonn. 5,822, Porto Empedocle con tonn. 2,908, Messina con tonn. 2,403; in arrivo; Giardini-Taormina con tonn. 3,245, Lercara con tonn. 3,209, Caltanissetta con tonn. 2,820, Campobello con tonn. 1,540.

Nei trasporti di bevande e spiriti (categoria che comprende il vino) si notano, in partenza; Valledolmo con tonn. 2,543, Caltanissetta con tonn. 2,339, Mangano con tonn. 1,784, Piedimonte-Etneo con tonn. 1,707, Taranto con tonn. 1,579, Catania con tonn. 1,435; in arrivo; Messina con tonn. 7,339, Marianopoli con tonn. 2,647, Galleria-Marianopoli con tonn. 2,285, Palermo con tonn. 1,665, Eboli (transito Meridionali) con tonn. 1,663.

La distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce a piccola velocità che era stata nel 1883 di chilometri 72 scese nel 1884 a chilometri 70, diminuendo così di chilometri 2 ossia del 2.78 0[0, per effetto di aumento nelle spedizioni a breve percorso.

Nei trasporti per conto dello Stato la distanza media fu nel 1884 di. . . . . Chilom. 98
mentre nel 1883 era stata di . . . . . . » 94

si ebbe quindi un aumento di . . . . . . Chilom. 4
corrispondente al 4.26 0[0.

Il prodotto medio di ciascuna tonnellata-chilometro di merce a pagamento ordinario fu
nel 1883 di. . . . . L. 0.0818
e nel 1884 di . . . . » 0.0781

con una diminuzione di . . . . L. 0.0037
ossia del 4.52 0[0 dovuta in parte alla attuazione delle nuove tariffe sulle ferrovie Siciliane, le quali tariffe, come si è detto, furono applicate all'intero traffico dell'anno 1884, mentre nell'anno 1883 i trasporti eseguiti durante il primo quadrimestre vennero tassati coi prezzi della vecchia tariffa; ed in parte pure al fatto che crebbe in modo notevole il trasporto di merci soggette a tariffe ridotte, e cioè, dei materiali da costruzione e carbon fossile.

Il movimento del bestiame è notevolmente accresciuto, essendosi trasportati in più dell'anno 1883 capi n. 57,401, di cui 12,387 di bestiame grosso e 45,014 di bestiame piccolo, come risulta dal seguente prospetto:

Distinzione del bestiame	Modo di Spedizione	Grande V. 1884 Capi	Grande V. 1883 Capi	Piccola V. 1884 Capi	Piccola V. 1883 Capi	Totale 1884 Capi	Totale 1883 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp.	23,240	15,990	35,027	29,265	58,267	45,255
	Spediz. ordin. per capo	2,209	2,578	1,109	1,198	3,318	3,776
	Totale . . .	25,449	18,568	36,136	30,463	61,585	49,031
	Spedizioni per conto dello Stato	1,280	1,447	»	»	1,280	1,447
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	55,809	20,939	26,293	17,389	82,102	38,328
	Spediz. ordin. per capo	491	412	1,372	181	1,863	623
	Totale . . .	56,300	21,381	27,665	17,570	83,965	38,951
	Totale generale .	83,029	41,396	63,801	48,033	146,830	89,429

Il prodotto di tale categoria di trasporti fu per la grande velocità di . . . . L. 126,535 63
mentre nel 1883 risultò di. . . . . » 92,360.94

si ebbe quindi un aumento di . . . . . L. 34,174.69
ossia del 37.01 per cento.

Per la piccola velocità il prodotto fu di . L. 70,930.71
mentre nel 1883 era stato di . . . . » 68,470.29

per cui una differenza a favore del 1884 di . L. 2,460.42
corrispondente al 3.59 per cento.

(*Continua*).

FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

Pubblichiamo oggi, come abbiamo promesso, la lettera che su questo argomento ci venne diretta dall' egregio ing. comm. Alfredo Cottrau, e che non ci fu possibile inserire nel precedente numero del *Monitore*.

Il nome di chi la scrisse, la meritata fama che questi seppe acquistarsi colla esperta, coscienziosa ed assidua sua opera di Direttore di uno fra i principali stabilimenti nazionali di costruzioni metalliche, fanno sì che sia susuperfluo il raccomandare alla particolar attenzione dei nostri lettori lo scritto che qui facciamo seguire.

Ci sia tuttavia permesso di sinceramente congratularci coll' egregio comm. Cottrau, per essersi deciso di interloquire personalmente nella viva polemica insorta a proposito delle Ferrovie complementari Sarde, mettendo in chiaro la posizione dei varii aspiranti alla concessione di dette ferrovie, di fronte alla onor. Compagnia Reale; nonchè per aver

saputo farlo con tanta serenità d'animo ed elevatezza di modi e di concetti, immuni da qualsiasi sospetto di personalità. Le polemiche fatte a questo modo onorano altamente quelli che se ne rendono campioni, e noi siamo ben lieti di darne pubblicità nelle nostre colonne.

Ecco la lettera:

Posillipo (Napoli), 26 giugno 1885.

Preg.mo Sig. Direttore

Allorquando il 23 marzo 1885 ebbi l'onore di presentare a S. E. il ministro Genala, anche a nome dell'egregio mio amico cav. ing. A. Vivanet di Cagliari, una proposta concreta per l'assunzione della costruzione ed esercizio delle *Ferrovie Complementari Sarde*, appoggiata da una offerta cauzione provvisoria di 500,000 lire, non avrei mai creduto che quella mia offerta avrebbe sollevata la polemica così vivace, che di poi si è verificata fra i varii giornali dell'Isola e che anche ebbe eco su molti autorevoli periodici del continente. Questa polemica infatti mi ha sorpreso, ma sino a tanto dessa si è mantenuta entro i limiti di una discussione accademica, di apprezzamenti, più o meno benevoli e cortesi, sulla capacità tecnica e finanziaria del gruppo da me rappresentato che aspira alla concessione delle ferrovie secondarie di Sardegna, ho taciuto perchè assai mi ripugnava di intrattenere il pubblico di una quistione per così dire privata e personale.

Nulla risposi dunque, ed avrei certamente continuato a tacere se, in questi ultimi tempi, nuove pubblicazioni di un carattere assai aggressivo e personale non mi costringessero ad uscire dal mio riserbo per dichiarare ch'io sono completamente estraneo ai pettegolezzi ed alle iscandescenze dei detti scritti; ed inoltre che, per parte mia, non soltanto non so vedere la utilità pratica di simili manifestazioni turbolenti, ma intendo invece mantenere possibilmente la quistione in un ambiente assai più elevato, ossia in quello purissimo degli interessi dello Stato e delle benemerite popolazioni Sarde.

Ciò premesso, vogliate notare che non esiste in realtà una questione delle *Ferrovie Complementari Sarde* o per dir meglio ch'essa non può dar luogo a discussioni, giacchè, in virtù della legge 22 marzo 1885, si tratta semplicemente pel Ministero di stabilire *chi avrà fatte le migliori condizioni* per la esecuzione ed esercizio di quelle linee, offrendo in contempo le volute garanzie morali e materiali della serietà dei propositi degli offerenti. Dunque perchè tanto discutere su pei giornali dal momento che si tratta di *quistioni di fatto* e non di altro?

Ed invero dal tenore stesso della legge 22 marzo 1885 e dalle discussioni che ebbero luogo alla Camera ed al Senato, nonchè dalle relazioni che illustrarono il progetto di legge in quistione, e dalle esplicite dichiarazioni fatte da S. E. il ministro Genala alle due Camere, risulta indiscutibilmente: « Che la legge 22 marzo 1885 non fu fatta al « certo allo scopo di concedere alla onorevole Compagnia « delle Ferrovie Sarde la concessione delle nuove linee, « ma bensì allo scopo di permetterle semplicemente di « aspirare a quella concessione, nel caso in cui si deci- « desse ad offrire al Governo condizioni ancora più van- « taggiose, per lo Stato e per la Sardegna, degli altri con- « correnti ».

Anzi dalle discussioni avvenute nelle due Camere risulterebbe piuttosto invece che sarebbe desiderio, tanto del Ministero che della onorevole Rappresentanza sarda di agevolare la creazione di una nuova Società; e ciò onde non dare l'intera Isola in balìa di una sola ed unica Società.

Notate, egregio amico, che io non discuto la questione, ma cito fatti, attesochè (specialmente in questa circostanza) non spetta certamente a me lo esaminare se sia un bene od un male per la Sardegna avere tutte le sue ferrovie concentrate in una sola mano, anzichè divise fra due Società distinte, le quali, per la natura stessa della cosa e della emulazione che nasce spontanea dal fatto di essere in due ad esercitare la medesima industria, sarebbero portate a vicenda a migliorare i loro servizi e le proprie tariffe.

Checchè ne sia, la legge implica che il Governo desidera che nasca una concorrenza alla onorevole *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde* per la concessione delle linee complementari dell'Isola; e quindi nulla vi fu di strano, nè tanto meno di poco corretto, nella presentazione della offerta che ebbi l'onore di sottoporre a S. E. il ministro Genala in nome anche e del Vivanet e della *Impresa Industriale Italiana* e d'un forte nucleo di amici e banchieri.

Ma vi è di più: ed è che dalle stesse discussioni avvenute alla Camera ed al Senato, risulta anche indiscutibilmente che *sinora non esistono progetti attendibili delle nuove linee*, giacchè quelli di massima presentati dall'onorevole *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde* furono riconosciuti, se non altro, incompleti e tali insomma da non poter servire di base a trattative.

Dunque il fatto di lavorare, noi, a nuovi studii particolareggiati sul terreno, e l'esserci impegnati a sottoporli prossimamente all'esame del Ministero *non crea nemmeno un ritardo* per la concessione e successiva costruzione delle desiderate nuove linee. E prova ne sia che la onorevole *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde*, spronata dalla nostra operosità, sta rifacendo ora da capo a fondo tutti quegli studii; ed anzi li sta rifacendo in taluni punti sulla traccia dei rilievi fatti in campagna dall'egregio ed espertissimo cav. ing. E. Olivieri e dai bravi suoi ingegneri dipendenti, i quali stanno tutti lavorando da tre mesi in Sardegna per conto e della *Impresa Industriale Italiana* e del mio amico Ing. A. Vivanet. Cosicchè questa leale concorrenza, che da taluni mi si è voluta rimproverare a torto, *ridonda già a vantaggio evidente e dello Stato e più ancora delle popolazioni sarde*, nel senso che mentre i primitivi studii di massima presentati dall'onorevole *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde*, e respinti dall'onorevole Consiglio superiore dei lavori pubblici, col suo voto del 20 gennaio 1883, supponevano pendenze del 40.45 e 48 per mille e curve di 70 m., i nuovi studii che si stanno completando, riducono così notevolmente le pendenze da raggiungere soltanto in rare eccezioni il massimo del 30 per mille, e non ammettono curve inferiori a 100 metri. E ciò rappresenta al certo per la Sardegna un vantaggio rilevantissimo e punto sprezzabile.

In quanto poi a pronosticare sin da ora chi eseguirà ed eserciterà quelle nuove linee, è cosa imprevedibile giacchè oltre la onorevole *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde*, e la Società da me rappresentata, vi sono vari altri concorrenti serissimi, e tutto dipenderà (prescindendo dalla gravissima quistione del *monopolio*) dalle migliori o peggiori condizioni che potrà ottenere il Governo dai singoli aspiranti.

Dunque, in conclusione, *chi avrà più polvere sparerà di più*, come dice il proverbio; ma è evidente però che da tutta questa effervescenza nasceranno due cose buone, ossia una *economia per lo Stato* che si è sobbarcato patriotticamente a dotare a sue spese la Sardegna di nuove linee indispensabili pel suo sviluppo, e per l'*Isola* delle ferrovie meglio studiate, eseguite più solidamente ed esercitate con tariffe assai più basse.

Un terzo beneficio scaturirà finalmente da questa lotta pacifica e leale, ed è che, nel mentre sinora le ferrovie Sarde sono state eseguite per i novantanove centesimi ($^{99}/_{100}$) con materiali, veicoli e macchinari provenienti dall'estero, le nuove linee (*chiunque sarà per esserne il concessionario*) dovranno provvedersi di tutto ciò che loro abbisognerà *esclusivamente da fabbriche ed officine nazionali;* come pure saranno amministrate, costrutte ed esercitate da un personale *esclusivamente italiano*. Ed invero essendomi impegnato a tanto nella mia offerta, il Ministero potrà facilmente imporre le identiche restrizioni alla qualsiasi Società cui desso crederà dover affidare la concessione delle nuove linee. Dunque, in riassunto la concorrenza ha già prodotto i suoi frutti: economia — tracciati più propizi allo svolgimento economico della Sardegna — tariffe ridotte — amministratori, personale ed imprenditori esclusivamente italiani — e trionfo dell'industria nazionale.

Questi cinque fatti già acquisiti spiegano ad esuberanza egregio amico, come sia intempestivo l'ardore e soverchio lo zelo di alcuni amici della onorevole *Compagnia Reale*, la

quale, secondo me, non se la prende poi tanto calda in questa faccenda, perchè ben comprende, che in seguito alla nata concorrenza, vi sarà al certo ben poco margine e nella costruzione e nello esercizio delle nuove linee complementari; onde, a parer mio, i suoi amici troppo calorosi la mettono in un serio imbarazzo, mostrandosi tanto inquieti delle offerte serissime presentate al Ministero, non soltanto da me e dal sig. ing. Vivanet — il quale è, come sapete, un notissimo costruttore sardo — ma anche da varie altre egregie personalità ed onorevoli Ditte.

Ed ora, non mi rimane che a ringraziarvi anticipatamente dell' ospitalità che vorrete, ne son certo, concedere alla presente ed a chiedere venia ai vostri lettori della lunga cicalata.

Aff.mo e dev.mo
ALFREDO COTTRAU.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 26).

II. — *Organi della Compagnia.*

Nell'esercizio 1884 non si apportò alcuna modificazione all'organamento dell'Amministrazione generale.

In rapporto allo *stato del personale organico della Compagnia e dei funzionari superiori dell'Amministrazione centrale*, noi ricorderemo per prima la considerevole perdita subìta dal *Consiglio d'amministrazione* per la morte, avvenuta il 15 luglio a Colonia, d'uno dei suoi membri, il sig. consigliere di commercio V. Wendelstadt, il quale ha reso all'impresa della ferrovia del Gottardo segnalati servigi, specialmente all'epoca della sua costituzione finanziaria.

Dei funzionari superiori dell' Amministrazione centrale, il sig. Emilio Sidler cessò col 1° giugno dalle sue funzioni di Cassiere principale, in seguito alla nomina conferitagli di secondo Direttore della Banca di Lucerna. A surrogarlo noi abbiamo chiamato il sig. Ernesto Peyer di Willisau, che fino allora fu segretario della Direzione. Il sig. Enrico Stamm di Sciaffusa, addetto a quell'epoca al 3° Dipartimento, venne promosso segretario della Direzione; ed al posto da lui lasciato vacante non si è nominato alcuno. Col 1° marzo il sig. C. Düggeli, Capo dell'Ufficio commerciale, ebbe la nomina di rappresentante della Compagnia del Gottardo con domicilio a Milano; egli è incaricato della direzione di un'agenzia principale per l'Italia e per il traffico d'oltre mare. Quale Capo dell'Ufficio commerciale, noi abbiamo scelto il sig. A. Hurter di Kappel (Zurigo), sino allora aggiunto del sig. Düggeli.

Quanto alla nostra *rappresentanza esterna*, noi ricorderemo che, durante l'esercizio 1884, ricevemmo l'incarico della Presidenza della Conferenza delle ferrovie svizzere, nonchè della Presidenza della Società dei tecnici delle Compagnie ferroviarie svizzere, e che, avendo d' accordo colle altre Amministrazioni elvetiche adottata la tariffa di riforma, noi ci siamo fatti rappresentare nella Commissione germanica per le tariffe.

I locali dell'attuale *palazzo d' amministrazione* a Lucerna essendo insufficienti a contenere tutte le divisioni dell'Amministrazione centrale, e gli inconvenienti di un tale stato di cose facendosi ognor più sentire, noi abbiamo avviate numerose trattative ed inchieste circa l' ingrandimento degli attuali locali o la costruzione di un nuovo palazzo sopra un terreno adatto; tali trattative non sono peranco condotte a termine.

Durante l'ultimo esercizio, il *Consiglio d' amministrazione* ha preso, in 3 sedute, 13 decisioni; e 5673 ne ha prese la *Direzione* in 112 sedute.

III. — FINANZE.

Il *capitale totale* primitivamente costituito per la costruzione della ferrovia del Gottardo ascendeva a . . . . fr. 238,000,000

di cui in *sovvenzioni*	fr. 119,000,000
in *azioni*	» 34,000,000
in *obbligazioni*	» 85,000,000
	fr. 238,000,000

A datare dal 1° luglio 1882 questo capitale si accrebbe nel 1882 e 1883 di una somma di fr. 388,236.87 per impiego di ammontare interessi dei capitali non ancora impiegati. Sul prodotto del 1884 tale impiego porterà in più la somma di fr. 161,980.42.

Durante l' esercizio non si verificò alcun cambiamento nel *capitale-sovvenzioni* e nel *capitale-azioni*. Per contro subì un'importante modifica la situazione del *capitale in obbligazioni*.

Nell'ultimo nostro rapporto di gestione, noi vi abbiamo comunicato la convenzione che, in forza di vostra deliberazione del 24 novembre 1883, venne conchiusa con un Consorzio di stabilimenti finanziari della Svizzera, della Germania e dell' Italia per l' emissione di un imprestito 4 0[0 di 100 milioni di franchi destinato alla successiva conversione degli imprestiti 5 0[0 della Compagnia del Gottardo, ed a sopperire eventualmente ai nuovi bisogni per le costruzioni.

Come noi ve lo abbiamo rammentato in quella occasione, la 1ª serie delle obbligazioni 5 0[0 per l'ammontare di 12 milioni di franchi, venne denunciata al rimborso per il 1° luglio 1884, termine questo il più breve possibile.

Su questi 15 milioni, il Consorzio ci inviò per l' epoca del sovraindicato rimborso	fr. 7,754,000
di obbligazioni convertite della prima serie; il rimborso delle obbligazioni della prima serie si è dunque ristretto a	» 4,246,000
somma questa che il Consorzio, a termini della convenzione, ha messo a nostra disposizione in denaro il giorno della scadenza	
Totale	fr. 12,000,000

Sulla sovraricordata somma di fr. 4,246,000 mancavano ancora alla fine del 1884 franchi 239,000, che d' allora in poi furono parimenti in maggior parte rimborsati.

In esecuzione della detta convenzione, il Consorzio ci ha inoltre trasmessa, durante il 1884, per essere cambiata con obbligazioni 4 0[0, una somma totale di fr. 17,238,000 val. nom. in obbligazioni 5 0[0 della 2ª, 3ª e 4ª serie, che esso aveva ritirate dalla circolazione sia in seguito all'offerta pubblica di conversione fatta nel febbraio 1884, sia per mezzo di riscatto.

Al 31 dicembre erano dunque rientrati	fr. 11,761,000
di obbligazioni 5 0[0 1ª serie,	
più, in obbligazioni 5 0[0 della 2ª, 3ª e 4ª serie	» 17,238,000
In complesso	fr. 28,999,000
Alla stessa data restavano in circolazione:	
1. Obbligazioni 5 0[0 1ª serie non ancora presentate	» 239,000
2. Obbligazioni 5 0[0 di 2ª, 3ª e 4ª serie	» 55,762,000
Ammontare totale degli imprestiti 5 0[0	fr. 85,000,000

In cambio della somma di fr. 29,238,000 (fr. 28,999,000 più fr. 239,000) in obbligazioni 5 0[0, noi abbiamo rimesso al Consorzio reciprocamente al 4 0[0, al corso di 90 1[4 0[0 stipulato nella convenzione, e mediante calcolo degli interessi al 5 0[0, l'ammontare nominale di	fr. 32,396,675.90
in obbligazioni del nuovo prestito 4 0[0, più il suo versamento di	» 324.10
per arrotondire le cifre, al tasso di 90 1[4 0[0.	
Totale	fr. 32,397,000.—

Alla fine dell'anno, il debito in obbligazioni ascendeva così:

In obbligazioni 5 0[0 di 2ª, 3ª e 4ª serie a.	fr.	55,762,000
» 4 0[0 del nuovo prestito a.	»	32,397,000
In totale	fr.	88,159,000

Su domanda del Consorzio, la 2ª serie delle nostre obbligazioni 5 0[0 per l'ammontare di 18 milioni di franchi valore nominale, di cui però fr. 9,289,000 erano già alla chiusura dell'esercizio ritirati dalla circolazione o convertiti, fu il 1° gennaio 1885, vale a dire nel più breve termine possibile, denunciata per il rimborso al 1° luglio 1885.

A tenore del *bilancio generale* del 31 dicembre 1883, sul

capitale di costruzione di	fr.	238,388,236 87
si era impiegato alla fine del 1883 . .	»	225,964,950.01
Restavano quindi disponibili	fr.	12,423,286.86

Le somme impiegate figurano nel bilancio del dicembre 1883 nel seguente modo:

1. Spese di costruzione delle linee in esercizio	fr.	219,515,336.14
2. Spese per stabilimento di servizi ausiliari	»	534,425.83
	fr.	220,049,761.97
3. Perdite sui corsi delle obbligazioni 5 0[0, dedotti i guadagni realizzati sugli stessi corsi	fr.	5,915,188 04
Totale	fr.	225,964,950.01

Come noi abbiamo avuto l'onore di ricordarvelo nel nostro rapporto sulla revisione degli statuti della Compagnia, la legge sulla *Contabilità delle Compagnie ferroviarie svizzere*, promulgata addì 21 dicembre 1883 dall'Assemblea federale, entrò in vigore durante l'esercizio che ci occupa; questa legge ha dato luogo a certe modificazioni di forma e di sostanza nella compilazione dei nostri conti. In esecuzione di detta legge, il Consiglio federale ha dapprima pubblicato un regolamento, in data 25 novembre 1884, concernente la presentazione e la *forma* dei conti e dei bilanci delle Compagnie ferroviarie svizzere, e questo regolamento noi lo osserveremo non solamente per la presentazione dei conti alle Autorità incaricate del controllo, ma ancora per la futura formazione dei nostri proprii conti. Il nuovo formolario del conto d'esercizio differisce da quello che noi avevamo adottato essenzialmente in questo, che il prodotto dei capitali disponibili e quello dei servizi sussidiari da una parte, e dall'altra le spese per interessi in conti-correnti, provvigioni, ecc., debbono essere tolti dal conto di esercizio e portati al conto profitti e perdite. Devonsi altresì notare alcuni cambiamenti apportati al bilancio, nel quale per l'avvenire ed in conformità alle prescrizioni della nuova legge, non solamente le perdite ammortizzabili sui corsi delle obbligazioni, ma anche le perdite non ammortizzabili sui corsi delle azioni sono tolte dal novero delle spese di primo impianto; per contro le somme impiegate per servizi ausiliari (officine, gazometri, ecc.) sono portate fra le spese di primo impianto, e i fondi stabili disponibili e gli approvvigionamenti di materiali (ivi compreso quello di riserva) figurano sotto la rubrica « fondi disponibili ».

Più importanti sono le disposizioni di *sostanza* contenute nella nuova legge. Per verità esse stabiliscono quanto segue: tutte le somme impiegate nella costruzione o nella compera della linea e nell'acquisto del materiale rotabile possono essere portate all'attivo nel bilancio di una Compagnia ferroviaria; sono assimilate alle spese di primo impianto le spese d'organizzazione e d'amministrazione ed i versamenti d'interessi occasionati dallo stabilimento e l'impianto d'una linea durante il periodo di costruzione; s'intende però che questo benefizio non si estende alle spese di costituzione del capitale. La legge prescrive ancora che le partite che verranno in seguito tolte dal bilancio, dovranno ammortizzarsi colle eccedenze annuali degli introiti, e che il Consiglio federale al quale la Compagnia sottoporrà il suo piano d'ammortamento, stabilirà l'importare delle somme a rimborsarsi e fisserà il termine di ammortamento e l'ammontare delle annualità, nel che resta compreso che le perdite sui corsi dei prestiti non ancora rimborsati debbono essere coperte pendente la durata dell'imprestito tenendo calcolo del tempo decorso dalla stipulazione dell'imprestito.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Da varii giornali furono riportate in questi giorni le lagnanze mosse dai viaggiatori di commercio, ed alle quali fecero eco alcune Camere di commercio, riguardo alle nuove disposizioni di tariffa che concernono i campioni.

Abbiamo voluto verificare le cose e dovemmo anzitutto convincerci non essere vero che i campioni o campionarii siano soggetti a particolari e vessatorie condizioni d'imballaggio.

L'articolo 43 delle tariffe prescrive unicamente che i campioni non possono essere accettati come bagagli se non sono dichiarati campioni a norma dell'art. 48, vale a dire che ne sia dichiarato il valore, e si paghi la tassa come per qualunque altro bagaglio assicurato. Le condizioni d'accettazione dei bagagli assicurati consistono unicamente in un imballaggio sufficiente a garantirne la inviolabilità, e ciò fino ad ora non è stato punto modificato.

Tutto quindi si riduce al volersi ora che il valore del campione sia dichiarato e si paghi, oltre al prezzo di trasporto, anche il premio d'assicurazione che corrisponde alla tassa del numerario.

Abbiamo voluto anche su questo attingere sicure notizie, e siamo venuti a conoscere che la ragione di questa disposizione sta nell'enorme responsabilità che la Ferrovia incontra per tali trasporti, responsabilità di fronte alla quale assolutamente inadeguato sarebbe il solo prezzo di trasporto del bagaglio semplice.

La questione è stata agitata allorchè si discutevano le Convenzioni ferroviarie, e prima ancora se ne era occupato l'on. deputato Gabelli, quindi la Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge.

Ma le ferrovie dimostrarono allora come le eccessive pretese, contro cui si trovavano in caso di perdita di questa specie di bagagli, le obbligava a tutelare in qualche modo la loro responsabilità.

Così per es.: per lo smarrimento di un campionario del peso di chilog. 50, la cui tassa ferroviaria era di cent. 85, si sono elevate domande d'indennizzo non solo del valore effettivo del bagaglio (L. 900), ma di pretesi affari mancati, di spese d'albergo e di telegrammi e perfino della provvigione che l'agente di commercio avrebbe guadagnato se quegli affari fossero stati conclusi, sicchè l'indennità reclamata raggiungeva le L. 16 mila circa. Altra volta per una bottiglia di *champagne* fu reclamato un indennizzo di L. 1,500!

Noi crediamo esagerazione il dire che si trasportino campioni del valore di 2 e 300 mila lire, ma tanto più aumenta il valore, tanto più si capisce che questi trasporti non possono entrare nella categoria

dei bagagli ordinari, poichè le Ferrovie devono pagare somme così forti in caso di smarrimento, e quindi non hanno poi torto se aumentano la tassa di trasporto esigendo la dichiarazione del valore e il pagamento del premio.

Certamente la cosa assume, dal punto di vista delle spese che il viaggiatore di commercio deve ora sostenere per portar seco il proprio campionario, una certa gravità, ma noi non dispериamo che si possa trovare un temperamento, e confidiamo anzi che sarà presto trovato, poichè ci pare che quando la ferrovia riducesse la propria responsabilità in un limite preventivamente stabilito, potrebbe recedere dalle disposizioni della tariffa attuale.

><

Per debito di cronisti riferiamo ora, sebbene alquanto tardive, le seguenti notizie, che non fummo in tempo di pubblicare nel precedente numero:

Martedì, 30 giugno, si riuniva in Milano il Comitato del Consiglio d'Amministrazione della Rete Mediterranea, allo scopo di adottare alcuni provvedimenti di urgenza resi necessari dall'imminente entrata in vigore delle Convenzioni ferroviarie.

I membri del Comitato, in unione ai membri della Presidenza della Società Mediterranea, si sono recati quindi alla sede dell'Amministrazione ferroviaria per fare atto di cortesia verso il cessante Consiglio di Amministrazione, presieduto dal comm. Blumenthal, che si trovava appunto riunito.

In quell'incontro furono ventilate e stabilite alcune norme per il regolare passaggio dall'una all'altra Amministrazione, principalmente per ciò che concerne la consegna delle Casse e dei valori.

Indi il Consiglio procedeva alla nomina del Ragioniere generale della Società, al posto del comm. Petitbon destinato alla Commissione di stralcio.

Venne scelto per tale ufficio importante il cav. Magnani, che disimpegnò sin qui le funzioni di vice-ragioniere generale.

Si stabilì pure che il comm. ing. Cesare Frescot, conservando le sue attribuzioni di ingegnere capo del Servizio del materiale per l'intiera Rete sociale, col giorno 1° luglio provvisoriamente assumesse anche le funzioni d'ingegnere capo del Servizio della trazione e del materiale pel primo compartimento, costituito dalle linee al nord di Roma.

Il comm. ing. Fortunato Cornetti poi, già capo degli Uffici centrali della trazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, fu nominato ingegnere capo del Servizio della trazione del primo compartimento.

Il comm. M. Massa annunziò col seguente bellissimo *Ordine di Servizio* al personale della Società la sua nomina a *Direttore Generale*:

Milano, 1° luglio 1885.

« In seguito alla deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo nella seduta del 20 giugno u. s., sanzionata, a termini di legge, con Reale Decreto, assumo, a partire da oggi, le funzioni di *Direttore Generale* della Società.

« La fiducia di cui mi volle onorare il prefato Consiglio, e che il Governo mi ha riconfermata, non mi fa parer minori le difficoltà dell'ufficio che ora riprendo. Traggo tuttavia coraggio, per sobbarcarmi a sì grave incarico, dalla certezza di poter fare assegnamento su quello zelo e quella solerzia, che è nelle tradizioni del personale ferroviario.

« Il nuovo assetto dato alle Strade ferrate del Regno mi separa con dolore da molti, che mi furono collaboratori abili ed attivi. Nel congedarmi da loro mi affida però il pensiero che le buone relazioni del passato continueranno in avvenire.

« Lieto di trovarmi ancora compagno con coloro della cessata Amministrazione dell'Alta Italia, che rimangono alla Rete Mediterranea, accolgo con pari compiacimento quelli, che fanno passaggio alla nuova Società. Uniti dirigeremo gli sforzi comuni all'intento di conseguire il progressivo miglioramento del servizio, l'incremento del traffico e la prosperità della industria ferroviaria.

« La forma di esercizio privato, nuovamente voluta dalla legge, permette una più libera espansione dell'attività e dell'iniziativa individuale: — da parte mia, considererò come uno stretto dovere di assicurarmi che non rimangano inapprezzate le fatiche dei più operosi e dei più meritevoli.

« *Il Direttore Generale* MATTIA MASSA ».

><

Il 1° luglio venne regolarmente installata la nuova Amministrazione della Società per le Strade ferrate della Sicilia sotto la dipendenza del Direttore generale sig. comm. Billia, il quale altresì, come i suoi colleghi della Mediterranea e dell'Adriatica, informò il personale della Rete dell'assunzione della sua carica con uno speciale ordine di servizio.

Vennero nominati a capi dei diversi servizi presso la Direzione di Palermo i signori: ing. Cappello, già ing. direttore della costruzione della succursale dei Giovi per l'Impresa Ottavi, capo del servizio della manutenzione, con facoltà di supplire il Direttore generale in caso d'assenza o d'impedimento; sig. Roboschi capo del servizio del movimento e traffico; sig. ing. Cappa capo del servizio di trazione, materiale ed approvvigionamenti.

><

L'on. Ministro dei lavori pubblici, dopo alcune modificazioni introdotte nel regolamento d'esercizio, compilato dalla Commissione governativa presieduta dal comm. Valsecchi, ne ha ordinato l'applicazione provvisoria, trasmettendola in pari tempo, per parere, al Consiglio di Stato insieme al regolamento, egualmente preparato, per le nuove costruzioni.

><

I due regolamenti relativi l'uno all'esercizio e l'altro alla costruzione delle strade ferrate, da emanarsi entro tre mesi dalla data della pubblicazione della legge 27 aprile 1885, n. 3048, furono da S. E. il Ministro dei lavori pubblici sottoposti all'esame del Consiglio superiore, il quale dovrà soddisfare all'incarico affidatogli con la massima sollecitudine, essendochè il giorno 27 del corrente mese scade il termine perentorio per la pubblicazione dei regolamenti stessi, che devono poi anche essere approvati dal Consiglio di Stato e dalla Corte dei Conti.

><

Nel *Monitore* della scorsa settimana abbiamo annunziato che la cessata Direzione dell'esercizio per le strade ferrate dell'Alta Italia aveva fatta domanda al

Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata a procedere all'acquisto di n. 20 locomotive ad otto ruote accoppiate, da servire per la rete del Mediterraneo.

Ci informano ora a questo proposito da Milano che il R. Commissario per l'esercizio della rete ferroviaria predetta ha riconosciuta la necessità di provvedere d'urgenza all'acquisto delle preindicate locomotive, le quali dovrebbero adoperarsi specialmente al piano inclinato dei Giovi, ed entrare in servizio nell'autunno prossimo.

><

La Commissione governativa, composta dei signori ing. Zocchi e Tarantini, sotto-commissari tecnici per l'esercizio delle strade ferrate, e che ha proceduto alla visita di ricognizione del tronco da Nola a Baiano, della ferrovia da Napoli a Baiano, ha manifestato l'avviso al Ministero dei lavori pubblici che l'apertura all'esercizio del tronco stesso possa aver luogo oggi (8).

L'orario proposto consisterebbe nel prolungamento degli attuali sei treni del tronco Napoli-Nola.

><

Il giorno 6 del corrente mese ebbe luogo l'apertura al pubblico servizio del breve tronco della ferrovia di Valle Seriana, compreso fra il ponte di Nozza ed il ponte della Selva.

><

Oggi (8) ha luogo l'apertura all'esercizio della intera linea da Foggia a Manfredonia della lunghezza di chilometri 36 circa, il cui esercizio viene assunto dalla Società delle ferrovie dell'Adriatico.

><

Ci scrivono da Milano che il R. Commissario per l'esercizio della rete Mediterranea ha appoggiato presso il Ministero dei lavori pubblici la proposta fatta dalla cessata Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, pell'impianto del secondo binario sulla tratta da Sarzana a Pisa, della linea Genova-Pisa.

Il provvedimento proposto si presenta come opera di necessità imprescindibile per aver modo di dare sfogo al sempre crescente movimento del traffico sulla linea, e sia anche per rendere più regolare lo andamento dei treni, la cui regolarità di circolazione, — in causa delle attuali condizioni della linea lungo la quale sono poche, relativamente, le stazioni che si prestano all'incrociamento — lascia molto a desiderare.

><

Lo stesso R. Commissario ha anche dato parere favorevole sul progetto, presentato dalla predetta Amministrazione ferroviaria, per la trasformazione della fermata di Luni in stazione di incrociamento, pel che occorre una spesa di L. 64,000.

><

Il 27 dello scorso mese si stipulò a Spezia l'atto definitivo, col quale il Governo concede al Municipio di Spezia l'uso della sorgente situata presso l'imbocco ovest della galleria di Biassa, a pochi chilometri da quella stazione.

L'atto venne firmato dal ff. di sindaco di Spezia, dal colonnello Direttore dei lavori dell'Arsenale e da un funzionario superiore dell'Alta Italia.

Mediante detta concessione, potrà il Municipio di Spezia provvedere quella città di un nuovo acquedotto, tanto per gli usi pubblici che pei privati.

Per i patti risultanti da detto atto, è garantito all'Amministrazione delle Ferrovie, per tutti gli usi dipendenti dal suo servizio, a titolo affatto gratuito, un volume d'acqua che può arrivare a m. c. 500 al giorno.

L'Arsenale avrà a sua disposizione pei suoi bisogni tutta l'acqua che scaturisce dall'imbocco est di quella galleria e che ora serve appunto alla stazione di Spezia per l'alimentazione delle locomotive, coll'obbligo però di riservarne sempre, in caso di interruzione dell'acquedotto principale, m. c. 200 al giorno per le esigenze ferroviarie.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha date le occorrenti disposizioni perchè l'Ufficio da essa impiantato (in seguito ad accordi presi col Ministero dei lavori pubblici) a Lecco per completare gli studii e provvedere alla esecuzione delle linee Lecco-Como e Lecco-Colico, si occupi di urgenza dello studio delle modificazioni da apportare ai progetti già approvati per la linea Lecco-Como.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici, con suo recente decreto, ha autorizzato l'ing. sig. Carlo Navone ad eseguire gli studii e le operazioni geodetiche necessarie per la compilazione del progetto di una ferrovia da Genova a Tortona per Isoverde, Stazzano, Voltaggio, Cassano e Villalvernia.

Il predetto ingegnere ha già eseguito uno studio di massima per la ferrovia medesima, la quale sarebbe destinata a congiungere con una linea direttissima il porto di Genova con la stazione di Tortona.

Il tracciato di massima della ferrovia di che trattasi si staccherebbe dalla stazione di Genova e fino alla nuova stazione di San Quirico seguirebbe la linea Succursale a quella dei Giovi, proseguendo poi con tracciato indipendente per la sponda destra del torrente Verde fino a Isoverde. Formata ivi stazione, imboccherebbe poi una grande galleria attraverso lo Appennino, la quale condurrebbe la linea a sboccare nella valle del Lemmo presso l'abitato di Voltaggio. Poi la linea attraverserebbe i brevi contrafforti che separano la valle del Lemmo da quella del Neirone; passerebbe in galleria il contrafforte che separa il Neirone dalla Scrivia; attraverserebbe questo torrente e la ferrovia in esercizio poco a monte di Serravalle; e passando a Stanzano, proseguirebbe per la sponda destra della Scrivia verso Cassano e Macchero in prossimità della strada provinciale fino a raggiungere la stazione di Tortona.

L'esecuzione del progetto in parola procurerebbe il beneficio della ferrovia ad una parte della popolazione della Polcevera, all'intera valle del Lemmo ed a tutti i borghi che popolano la destra sponda della Scrivia; ed assicurerebbe anche in modo perenne le comunicazioni di Genova coll'interno nel caso di una possibile interruzione nei tratti ferroviari in esercizio fra Ronco e Serravalle.

La linea proposta, anche dopo eseguita la Succursale dei Giovi, presenterebbe un minor percorso, fra Genova e Tortona di circa 12 chilometri.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha firmato per sua parte un decreto col quale la Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale è autorizzata ad attuare, in via di esperimento, alcune modificazioni nel proprio regolamento-tariffe, aventi per iscopo la istituzione di cartoline di trasporto per le spedizioni a grande velocità non eccedenti i 100 chilogrammi. È questo un provvedimento che va lodato e che non mancherà di arrecare grandi vantaggi al piccolo commercio ed ai privati.

><

Il predetto Ministero, sempre per la parte che lo riguarda, ha approvate le tariffe e le condizioni pei trasporti in ferrovia sulle reti Adriatica e Mediterranea, degli invitati ai Congressi, degli espositori, dei giurati e degli oggetti diretti alle Esposizioni industriali, artistiche, agricole e simili.

Agli invitati ai Congressi, agli espositori ed ai giurati, giusta le predette tariffe, è accordata la seguente progressiva riduzione sui prezzi dei biglietti di 1.a, 2.a e 3.a classe:

fino a 100 chilometri il 30 p. 0|0: da chilom. 101 a chilom. 200 il 35 p. 0|0; da chilom. 201 a chilom. 300 il 40 p. 0|0; da chilom. 301 a chilom. 400 il 45 p. 0|0: e da chilom. 401 ed oltre il 50 p. 0|0.

><

Sappiamo che le ferrovie svizzere hanno accordato dei ribassi sui prezzi delle tariffe generali e speciali in servizio cumulativo italo-svizzero. Da parte poi delle nostre Amministrazioni ferroviarie furono concessi, per lo stesso servizio, ribassi nei prezzi di trasporto per i vini, lo zolfo, il sommacco ed i cereali.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, siano meritevoli della superiore approvazione i seguenti progetti:

a) pell'allacciamento dei binari morti della stazione di Mortara coi binari delle linee per Milano e per Novara, essendo indispensabile, a causa del cresciuto traffico di facilitare le manovre dei treni-merci. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 76,000;

b) pei lavori di ampliamento della stazione di Altopascio, sulla linea Pisa-Lucca-Pistoia, i quali lavori sono necessari per soddisfare alle cresciute esigenze del servizio di quella stazione ed ai reclami del pubblico. Il preventivo che accompagna il progetto fa ascendere la spesa occorrente a L. 19,000;

c) pelle opere di ampliamento del servizio-merci nella stazione di San Bonifacio, lungo la linea Venezia-Peschiera; ampliamento richiesto da dimostrata insufficienza degli impianti attuali. La somma occorrente pell'esecuzione dei lavori ammonta a L. 16,000;

d) pei lavori di ampliamento dello scalo-merci della stazione di Pegli, sulla linea Genova-Ventimiglia, onde provvedere ad urgenti bisogni del traffico. La spesa che per ciò si deve incontrare ascende a lire 54,500;

e) per la costruzione di un piano caricatore con relativo binario tronco nella stazione di Archi di Reggio, lungo la linea Reggio-Castrocucco. Questi nuovi impianti che presumono una spesa di L. 8,500 furono riconosciuti necessari per provvedere alle cresciute esigenze del commercio di quella stazione;

f) per la ricolmatura di un cavo esistente fra la stazione di Potenza e la relativa strada di accesso, onde togliere l'inconveniente di esalazioni, nocive, tanto al personale di stazione che ai viaggiatori, che emanano dal cavo stesso.

><

Abbiamo da Caltanissetta che quella Camera di commercio ed arti ha rivolto vive istanze al Governo per ottenere che anche dopo aperta all'esercizio la grande galleria di Marianopoli, lungo la linea Palermo-Catania, sia conservata la stazione provvisoriamente impiantata allo imbocco sud della galleria medesima.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che siano da respingere i ricorsi presentati al Governo dai comuni di Lamporo, Ronsecco e Trincerro contro il riparto della quota di contributo loro attribuita per concorso nella spesa di costruzione della ferrovia da Chivasso a Casale; e che sia da approvarsi il sub-riparto all' uopo preparato dall' Ufficio del Genio civile di Novara.

><

L'ing. comm. Fortunato Cornetti recentemente nominato, come più sopra abbiamo riferito, ingegnere capo del Servizio della Trazione per le linee del 1° compartimento della rete Mediterranea, ci ha inviato un suo recente lavoro sulla *Trazione dei treni per le Strade ferrate Alta Italia nel periodo* 1876-1883.

Spiacenti di non poterne parlare diffusamente, desideriamo almeno farne qui speciale menzione, come di particolareggiato e diligente studio statistico che, oltre ad esser nuova prova dello zelo e dell' intelligenza in ogni cosa adoperati dall'egregio autore, serve altresì a dare una giusta idea delle varie attribuzioni del *Servizio della Trazione* e delle condizioni richieste perchè tale Servizio proceda con regolarità e colla maggior possibile economia.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto sistemazione aree esternamente alcune al Molo Vecchio nel porto di Genova per deposito di zavorre e di legnami da costruzione.

Id. argine contenitore piene Vomano in difesa linea ferroviaria Bologna-Otranto nel chil. 326.

Perizie di lavori addizionali e quelli in corso per difesa perimetrale della città di Mantova, contro le inondazioni per rigurgito di Po.

Progetto variante difesa sponda destra del torrente Parma superiormente al ponte di Colorno (Parma).

Id. per riparazioni ai froldi Fallona, Muriana e Quiete, nelle arginature del Panaro, in comune di Finale Emilia (Modena).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 3 601,366.71, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 19 giugno corrente, per lo appalto della fornitura di tonnellate 18,951.669 di rotaie Vignole in acciaio Bessemer, occorrenti per l' armamento di diversi tronchi delle ferrovie complementari, ai

procederà alle ore 10 ant. del 13 luglio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, col metodo dei partiti segreti, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 3,421,298.38, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

Le rotaie dovranno essere consegnate, nelle diverse località indicate nel Capitolato speciale, parte dopo 4 mesi e parte dopo 8 mesi dalla data del contratto. Cauzione provvisoria L. 124,500; def. 249,000. (Vedi n. 22 del *Monitore*).

Ferrovia Gioia-Tauro-Cittanuova. — Il sindaco di Cittanuova, in seguito alla deliberazione presa da quel Consiglio comunale del 27 maggio p p., presentò al Ministero dei lavori pubblici, al Consiglio provinciale ed alla Commissione ripartitrice delle ferrovie complementari un' istanza per ottenere che dei 1000 chilometri concessi con la legge sulle Convenzioni alle provincie meno provviste sia destinata una parte alla provincia di Reggio-Calabria per l' unione delle ferrovie litoranee, mercè il valico o perforamento degli Appennini tra Gioia Tauro e Gerace Marina, o almeno per la costruzione della linea complementare Gioia-Tauro-Cittanuova.

Il Ministero dei lavori pubblici ha già dichiarato che terrà presente il voto del comune di Cittanuova.

Ferrovia Barletta-Spinazzola. — L' amministrazione provinciale di Bari ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per l' approvazione il progetto tecnico per questa ferrovia, la quale deve collegare alla rete ferroviaria del Regno gli importanti comuni riuniti in Consorzio, i quali hanno una popolazione di circa 78,000 abitanti disseminati su di un territorio fertilissimo.

La intera ferrovia risulta della lunghezza di m. 63,534 quasi tutta allo scoperto, non essendovi in galleria che un tratto, in complesso di m. 1247.

La spesa totale di costruzione della linea è preventivata in L. 6,600,000 non tenuto conto del materiale mobile, il quale alla sua volta è valutato in L. 742,000. Il costo medio chilometrico della linea, escluso il materiale mobile, risulta quindi di L. 103,881.38.

Lungo la linea vennero progettate tre stazioni ed una fermata per le quali occorrono: 4 fabbricati per viaggiatori, 4 fabbrichette per cessi; tre magazzini per le merci con annesso piano caricatore; e 2 rimesse per locomotive, oltre ad altri minori fabbricati per alloggio, case cantoniere, ecc. e a vari piccoli manufatti per attraversamento di corsi di acqua e valloni e per sfogo delle acque piovane.

Ferrovie Sicule. — La Deputazione provinciale di Siracusa, in esecuzione di una deliberazione del proprio Consiglio, ha fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici onde ottenere che nella distribuzione dei mille chilometri di nuove ferrovie della quarta categoria, da costruirsi a senso della nuova legge 27 aprile 1885, siano comprese le linee seguenti:

1. Da Siracusa a Vizzini;
2. Da Ragusa per Chiaromonte, Gianatana e Monterosso a Vizzini;
3. Da Vittorio a Scoglitti;
4. Da Caltagirone per Niscemi alla linea Siracusa-Licata in un punto intermedio fra Terranova e Biscari.

Ferrovia Oleggio-Busto Arsizio. — Il Municipio di Oleggio ha domandato la concessione di questa ferrovia a binario ordinario, acciocchè sia compresa nei 1000 chilometri di ferrovie di quarta categoria.

La lunghezza totale della linea risulta di m. 19,240, misurata fra gli assi delle due stazioni estreme; ed il relativo computo estimativo fa ascendere la spesa totale a lire 2.650,000, compreso il materiale mobile, per cui il costo chilometrico della linea medesima risulta di L. 138,000 all' incirca, costo questo non eccessivo qualora si considerino le non lievi difficoltà che presenta buona parte della strada.

Lungo la linea dovrebbe essere costruita una sola stazione a Lonate-Pozzolo, nella quale, oltre il fabbricato viaggiatori, sono proposti una tettoia per le merci ed un piano caricatore.

Fra le opere d' arte ne è progettata una di speciale importanza, cioè la galleria di Tornavento della lunghezza di m. 1500.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il 27 giugno ebbe luogo a Lucerna l' assemblea generale degli azionisti della Ferrovia del Gottardo, alla quale parteciparono 57 votanti, rappresentanti un capitale sovvenzioni ed azioni di franchi 39,321,000. L' assemblea approvò il rapporto annuale di gestione (in corso di pubblicazione nel *Monitore*) ed il bilancio per il 1884, stabilì il dividendo al 2 1|2 0|0, votò all' unanimità l' aumento del capitale delle azioni da 39 a 40 milioni di franchi, autorizzò l' amministrazione ad assegnare al fondo di riserva diversi introiti straordinari di circa un milione di franchi, affine di procurarsi la rimanenza dei 5 1|2 milioni necessari per la costruzione delle linee nord di raccordo, ad emettere un prestito 4 0|0 di 100 milioni di franchi ed eventualmente, qualora i nuovi capitali chiesti non entrassero, a fare un prestito di 5 milioni di franchi sulle nuove linee. Finalmente l'Assemblea accettò la proposta di variazione dell' art. 17 degli statuti, specialmente perchè per l'avvenire al fondo di riserva non sia più bonificato alcun interesse.

A membri del Consiglio d' amministrazione furono rieletti i signori pres. Zingg, Lucerna; col. Rieter, Winterthur; cons. nazionale Arnold, Altorfo; Schuster Burkard, Basilea; avv. Haberstich. Aarau; cons. di Governo Moser-Ott, Sciaffusa; landamano Fischer, Aarau. Al posto del defunto sig. cons. del commercio Wendelstadt, venne eletto il comm. Borgnini, direttore della Rete Adriatica italiana, e suo rimpiazzante il sig. Bertina, già direttore generale delle ferrovie Romane. A presidente del Consiglio d'amministrazione venne confermato il sig col. Rieter di Winterthur.

— Negli ultimi giorni di giugno u. s. si è proceduto in Lucerna al regolamento dei conti fra la Compagnia del Gottardo e l'impresa Favre e Comp., in base alla sentenza arbitramentale già nota.

Ferrovia metropolitana di Parigi. — Or non è molto il Consiglio municipale di Parigi aveva approvato un ordine del giorno, col quale, ricordando la sua deliberazione del 4 giugno 1883 tendente a provocare la presentazione ed il voto di una legge la quale dichiarasse di pubblica utilità la ferrovia metropolitana di Parigi e ne autorizzasse la costruzione, constatava che unicamente in causa dei ritardi frapposti dallo Stato tale ferrovia non era ancora incominciata, ed insisteva perchè la città di Parigi ne fosse rimessa in possesso.

Pare pertanto che siffatto ordine del giorno sia riuscito a dare nuova spinta all'esecuzione di questa opera, ed infatti il *Journal des travaux publics* c' informa che il Governo francese ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge, per la dichiarazione di pubblica utilità e per la concessione di una ferrovia metropolitana nella città e distretto di Parigi.

Il predetto giornale ricorda a questo proposito che già il sig. Raynal, ministro dei lavori pubblici nel precedente Gabinetto, aveva preparato un progetto per quella ferrovia, ma che non gli fu possibile presentarlo al Parlamento in causa di difficoltà insorte, fra il Governo e coloro che ne domandavano la concessione, circa la tariffa chilometrica.

Al Ministero attuale venne in seguito presentata una nuova domanda di concessione da un solido gruppo di finanzieri, i quali avrebbero offerto, mediante venisse loro garantito un interesse del 3 0|0, di costrurre la ferrovia ad un prezzo determinato, dichiarandosi disposti di tosto rimettere al Tesoro l' ammontare delle spese di costruzione. Lo Stato avrebbe poi pagato i lavori a misura che questi verrebbero ultimati.

Di questo progetto il sig. Picard direttore delle ferrovie,

ne informò ultimamente il Consiglio dei Ministri, ed ora pare che il Governo abbia preso per base del progetto presentato alla Camera, quello preparato dal Ministero precedente.

Il sistema proposto ebbe già l'adesione del Consiglio municipale di Parigi e del Consiglio generale dei ponti e strade. Esso consiste nell'attraversare in sotterranei i quartieri centrali di Parigi.

La rete comprende due grandi linee, una dall'est all'ovest, sulla riva destra della Senna, l'altra dal nord al sud. Comprende inoltre una linea che servirà alla riva sinistra del fiume, e per la quale sarà possibile l'esercizio con treni a percorso di circumvallazione. La rete sarà lunga 40 chilometri.

Il costo totale della ferrovia di cui discorriamo, sarebbe valutato in 210 milioni, di cui 140 rappresentati da obbligazioni con interesse garantito dallo Stato, e 70 da azioni non garantite.

La concessione si darebbe col mezzo di aggiudicazione, ed i concorrenti dovrebbero, per essere ammessi alla gara, dar giustificazione dell'integrale sottoscrizione del capitale in azioni.

Ferrovia Nord Est svizzera. — Il 26 giugno u. s. si tenne nella Tonhalle di Zurigo l'adunanza annuale degli azionisti della Compagnia della ferrovia Nord-Est svizzera per l'approvazione del resoconto dell'anno 1884 e del rapporto di gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione. A questa adunanza erano rappresentate 15,373 azioni con 861 voti.

Tutte le proposte della Direzione furono adottate, meno quella dell'assunzione della linea Effretikon-Wetzikon-Hinweil che fu respinta con 493 voti contro 297, mentre quella dell'assunzione della linea Sulgen-Gossau fu adottata.

Ferrovia del Canadà. — La ferrovia *Canadese-Pacifico* è terminata. Questa grande linea riunisce il litorale dell'Atlantico a quello del Pacifico. Fra Port-Moody, sul Pacifico, e Halifax, il gran porto della nuova Scozia, non vi ha più interruzione di linea.

Dal punto di vista politico, il compimento di questa ferrovia è di una grande importanza, e sotto l'aspetto del transito si nota che detta linea è in realtà più breve di qualunque altra che percorra al presente il territorio degli Stati Uniti dall'uno all'altro mare. La distanza infatti da Montréal a Port-Moody non è che di 2,870 miglia (4,604 chilometri), mentre che la linea più breve fra New York e S. Francisco ha una lunghezza di 3,331 miglia (5,329 chilometri).

Non solamente Halifax, ma ancora New-York e Chicago sono con la nuova ferrovia più ravvicinate al Pacifico che non colla ferrovia di S. Francisco, e ben si può prevedere che servendosi della linea canadese per terra, e partendo da Halifax per andare al Giappone ed alla China, il commercio ne risentirà vero risparmio di tempo e di danaro.

Notizie Diverse

Congresso ferroviario internazionale a Bruxelles. — Diamo l'ordine del giorno del Congresso ferroviario internazionale convocato a Bruxelles pel dì 8 agosto prossimo venturo, al quale interverranno i delegati dei principali Stati d'Europa, nonchè i rappresentanti delle Compagnie ferroviarie.

1. Organizzazione delle ferrovie:

Come sono da organizzarsi e da allestirsi le ferrovie, riguardo ad un servizio sicuro, celere e comodo dei treni passeggeri?

Gli apparecchi di comunicazione fra due punti della ferrovia e le vicine stazioni, come son essi da costruirsi e da maneggiarsi, affinchè oltre un servizio regolare ed oltre una garanzia sufficiente della sicurtà dei treni, presentino il vantaggio di non richiedere un personale speciale nel treno per il loro servizio?

Quali sono gli apparecchi più utili per accomodare il « Bloksystem » alle varie specie della costruzione superiore? Forma ed importanza di essi apparecchi.

Quali sono gli apparecchi meglio adatti per tutelare lo esercizio delle stazioni, nelle diramazioni e nei cavalcavia; quali quelli per agevolare ed assicurare il passaggio dei ponti a piattaforma girante? Quale è l'influenza del Bloksystem sulla capacità delle ferrovie? Quale quella dell'*Interlocking System* sulle stazioni?

2. Riguardo alle stazioni si domanda quale sia la costruzione più adatta:

a) per stazioni piccole;

b) per stazioni grandi (movimento passeggieri);

c) per il componimento dei treni;

d) per il caricare e lo scaricare delle merci in grandi stazioni;

e) per le stazioni di coincidenza di varie ferrovie.

3. Organizzazione del servizio nelle stazioni e nei tronchi di proprietà comune di due linee. Ripartizione delle spese di costruzione e di esercizio. Organizzazione dello scambio fra le varie stazioni della medesima città, con e senza congiunzione ferroviaria.

4. Principii generali e conformi per la costruzione di vagoni atti a facilitare lo scambio di essi.

5. Mezzi per diminuire le spese:

a) del mantenimento e della sorveglianza;

b) della trazione;

c) delle manovre entro le stazioni.

6. Mezzi generali per assicurare il servizio contro i pericoli inerenti ad esso:

a) freni e servizio nelle linee con lunga discendenza;

b) costruzione del materiale ruotabile riguardo alla sicurezza dell'esercizio;

c) mezzi per garantire la sicurtà del personale.

7. Il servizio ferroviario e l'elettricità.

8. L'armamento superiore e la sua qualità migliore per le varie linee.

9. Sulle spese di costruzione e di esercizio della medesima ferrovia, costruita a seconda di un tracciato piuttosto che d'un altro.

10. Scopo ed avvenire delle ferrovie complementari.

11. Discussione dell'eventuale riposo domenicale dell'esercizio ferroviario.

12. Convenzione fra le Amministrazioni europee sulla unificazione dei registri di spese ed entrate e delle relazioni ufficiali sul medesimo modello, onde ottenere un mezzo di confronto utilissimo per la Statistica ferroviaria. Determinazione delle unità statistiche.

Il Congresso di Bruxelles crediamo che potrà dirsi riuscitissimo se previene a sciogliere anche metà dei gravi problemi che ha voluto inserire nel suo programma.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La scorsa settimana sui valori ferroviari le negoziazioni si limitarono quasi esclusivamente alle azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero quotate a 715, poi a 700 *ex-coupon*. Le obbligazioni si aggirarono sul 306 e 306.50; i buoni sul 539 *ex coupon*.

Un nuovo valore ha richiamato l'attenzione del capitale e della speculazione; vogliamo dire le Azioni della ferrovia Mediterranea, che la Società ha emesso all'estero ieri ed oggi. Già nei principali mercati italiani ebbero luogo attive negoziazioni su questo titolo nascituro, con un premio di 55 lire. Egli è naturale che la comparsa di un valore, il quale rappresenta una linea nella quale s'accentra tanta parte della vita economica del paese, e nella quale l'operosità commerciale potrà trovare in avvenire il più largo sviluppo, dovesse essere accolta con deferenza dal pubblico.

Non crediamo che li assuntori abbiano quindi bisogno delle risorse più attive della pubblicità, per richiamare l'attenzione delle Borse sul nuovo titolo, il quale non è neanche un titolo

di alta speculazione, ma piuttosto uno di sicuro e fruttuoso impiego, non eccedente i limiti di una operazione da buon padre di famiglia.

CONVOCAZIONI

Societa Anonima Adriese di Costruzioni meccaniche — Assemblea generale straordinaria il 22 luglio, alle ore 10 ant., alla sede della Società in Adria, per proposta dell'amministratore per aumento del capitale sociale; nomina di tre sindaci effettivi in sostituzione dei dimissionari signori Sgarzi cav. Ercole, Carrari dottor Luigi e Nagliati Luigi e di un sindaco supplente in sostituzione del sig. Luigi Nagliati nominato sindaco effettivo nell'ultima assemblea generale degli azionisti tenutasi il 22 aprile corr. anno; proposta di stabilire delle medaglie di presenza per le visite dei signori sindaci e fissazione del loro valore.

PAGAMENTI

Società anonima per la ferrovia Chivasso-Ivrea. — Il dividendo 1.o semestre 1885 (vaglia n. 54) fu dal Consiglio d'amministrazione fissato in L. 11 per ogni Azione, pagabile a partire dal 25 giugno presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare Italiano.

Società Ferrovie Nord-Milano — Si prevengono i possessori di obbligazioni della Società anonima delle ferrovie Nord-Milano, che il *coupon* n. 13, pel 1.o semestre 1885, verrà pagato dalla Banca Subalpina e di Milano, in Milano, via Alessandro Manzoni, num. 12, incominciando dal 1.o luglio corrente.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Ravenna (11 luglio, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di grandi riparazioni in diverse località del fiume Montone, Prezzo ridotto L. 43,912.85. Cauz. provv. lire 2,500; def. il decimo.

Municipio di Roma (13 luglio, ore 11 ant., 1.a asta) — Vendita dell'area fabbricabile della quantità superficiale di circa metri quadrati 840 prospicente il palazzo Chigi sulla via del corso e circondata dalla via S. Claudio, dalla già via del Pozzo e dal nuovo tratto della via del Tritone, al prezzo a corpo e non a misura di L. 588,000, corrispondente a circa L. 700 a metro quadrato. Dep. provv. L. 10,000; per spese contr. L. 40,000. Fat. ore 11 ant. 23 luglio.

Prefettura di Treviso (13 luglio, ore 11 ant., fat.) — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del Piave da Fossalta di Piave all'incontro della ferrovia Mestre-Portogruaro, deliberato provv. per L. 62,297.51.

Municipio di Vico Equense (13 luglio, ore 10 ant, 1.a asta) — Appalto delle opere d'allargamento e sistemazione di diverse strade comunali. Prezzo lire 84,209.30, cioè lire 55,500.50 per importo di lavori, e L. 29,808.80 per importo di occupazione di suoli. Cauz. L. 8,400. Dep. per tasse ecc. L. 3,000. Fat. 21 luglio.

Liceo Ginnasiale e Convitto Nazionale di Salerno T. Tasso (14 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori, opere e provviste per la riduzione, ristauri ed adattamento dell'ex-monastero di Sava, nel comune di Baronissi a casa di villeggiatura del suddetto Istituto, provv. aggiudicati al sig. Citro Raffaele di Baronissi col ribasso di L. 29 per cento.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (14 luglio, 1.a asta) — Appalti generali delle seguenti strade provinciali: *a)* Lecce-Manduria; annuo estaglio L. 22,000, cauz. provv. lire 5,000, def. L. 22,000 — *b)* San Donaci-Mesagne, id. 10,500, id. 3,150. id. 10,500 — *c)* Taranto-Martina, id. 12,000, id. 3,000; id. id. 12,000 — *d)* Lecce Serro di Gallipoli, id. 12,000, id. 1,500, id. 12,000 — *e)* Palagiano Ginosa, id. 14,000, id. 4,200, id. 14,000.

La durata di detti appalti avrà principio dal giorno medio della consegna e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15.

Municipio di San Martino in Pensilis, prov. di Campobasso (15 luglio, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto dei seguenti lavori: 1. Costruzione di tutte le strade interne nell'abitato del comune; 2. Costruzione di nuovo cimitero: 3. Riparazioni alle fontane sorgive. Complessivo prezzo L. 110,000. Cauz. provv. L. 4,000. Fat. 31 luglio.

Direzione del Genio militare di Piacenza (15 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per il prolungamento e sistemazione del fabbricato n. XI per la sopraelevazione dei fabbricati numeri V. VI e per la costruzione di una cucina a settentrione del fabbricato n. XXIV nell'ex cittadella di Parma per l'importo di L. 70,000 e da compiersi nel termine di giorni quattrocento (400) dalla data del verbale di consegna dei lavori stessi, provv. deliberato mediante il ribasso di lire 2.10 per cento. Dep. L. 7,000.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (16 luglio, 1.a asta) — Appalti generali delle seguenti strade: *a)* Erchie-Francavilla, annuo estaglio L. 7,500; cauz. provv. L. 2,000; def. L. 7,500 — *b)* Francavilla alla stazione d'Ostuni, id. lire 5,000; id. 1.500, id. 5,000 — *c)* Taurisano-Presicce-Gagliano, id. 5,500; id. 1,650, id. 5,500 — *d)* Maglie-S. Sesaria, id. 5,000; id. 1,500; id. 5,000. La durata di detti appalti avrà principio dal giorno medio della consegna e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Salerno (16 luglio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto) — Appalto dei lavori di rettificazioni ed arginamento dell'ultimo tronco del fiume Busento, e bonifica delle adiacenti paludi, sulla marina di Policastro. Prezzo L. 80,553. — Detti lavori dovranno essere compiuti entro il termine di due anni dalla data del verbale di consegna. Cauz. provv. L. 3,600; def. il decimo.

Commissione amministrativa dell' Ospizio convalescenti e pellegrini di Roma (16 luglio, 1.a asta). — Appalto del restauro della casa posta in Roma al vicolo del Mattonato, numeri 161 e 162. Prezzo L. 29,730.19 Dep. L. 3,600; fat. mezzodì 3 agosto.

Città di Torino (16 luglio, ore 11 ant,, fat.). — Costruzione di un edifizio per scuole ai Tetti Frè, in Regione Molinette, provv. delib. col rib. del 15 0[0 su L. 54,000.

Comune di Acquapendente, prov. di Roma (16 luglio, ore 12 merid., fat.). — Appalto dei lavori onde rinnovare il lastricato e costruire la fogna della traversa interna Nazionale-Cassia di questa città, provv. delib. col ribasso di L. 1 0[0 su L. 41.540.

Prefettura di Venezia (16 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavoro di rialzo, ingrosso dell'argine sinistro del fiume Lemene dal ponte Cavanella alle Casere di S. Gaetano nei comuni di Concordia e Caorle per l'estesa di metri 13,750 Prezzo L. 55,480. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fatali mezzodì 31 luglio.

Prefettura di Basilicata (15 luglio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del 1º incanto). — Appalto dei lavori della costruzione della travata in ferro pel ponte sul fiume Basento nel tronco 1.o fra il Cimitero di Albano e la testata destra di dette ponte della strada provinciale di 2.a serie da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno alla provinciale di 1.a serie Brienza-Montemurro, ed in base alla somma di L. 48,160. Cauz. provv. e def. L. 5,000. Fatali a 15 giorni.

Comune di Carinola (17 luglio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto dei lavori delle strade interne di questo comune. Prezzo compless. L. 128,895.33, oltre L. 16,204 e cent. 67 a disposizione dell'Amministrazione poi lavori imprevisti ed altro. Cauz. provv. L. 5,000; dep. per spese d'asta L. 2,200. Cauz. def. L. 12,000. Fatali mezzodì 2 agosto.

Municipio di Ferrandina (18 luglio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto di manutenzione della rotabile obbligatoria da questo abitato alla stazione ferroviaria omonima, per la durata di anni sei, sulla base dell'annua somma di lire ottomilaquattrocentoventisei, in essa comprese lire settemilatrecentotredici a disposizione dell'Amministrazione appaltante. Cauz. provv. L. 1.000; def. mezza annata canone d'appalto. Fat. mezzodì 5 agosto

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2 a (18 luglio, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del tratto di strada da Borgia a Maida. Prezzo rid. L. 144,663.64. Dep. L. 7,000.

Deputazione provinciale di Macerata (18 luglio, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto del mantenimento della strada

provinciale Falerense-Ginesina in durata di nove esercizi, a cominciare dal giorno della stipulazione del contratto fino a tutto l'esercizio 1893. Prezzo dei lavori per il suddetto periodo di tempo L. 61,586.91. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo.

Prefettura di Udine (18 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro di Tagliamento nella tratta fronteggiante l'abitato di Latisana, dell'estesa di metri 1571.70, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 56,550. Cauz. provv, L. 2,500; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (18 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera a rivestimento della buzzonata per la difesa della sponda in corrosione a destra di Po, nella località Burrone del Bosco, nel comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo-Arnaboldi, per l'estesa di metri 685, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 146,870. Cauz. provv. L. 8,000; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Prefettura di Rovigo (20 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1890 delle opere di verde lungo l'argine destro d'Adige, sezione 1.a, nei comuni di Villa d'Adige, Badia e Lendinara dal principio della località Resta Castagnaro al termine della località Volta Garzare, secondo il progetto tecnico in data 17 settembre 1884, approvato con ministeriale decreto 10 maggio p. p., n. 6275. Prezzo ridotto L. 115,972.20. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 18,000; dep. p. spese d'asta ecc. L. 1,600.

Prefettura di Messina (20 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di completamento del 7.o tratto fra Tortorici e l'innesto della comunale per Castelumberto della strada inscritta al n. 165 dell'elenco 3.o annesso alla tabella *B* della legge 23 luglio 1881, giusta il progetto dell'Ufficio del Genio civile governativo del 15 giugno 1885 e per il prezzo a base d'asta di L. 73,165.54. Cauz. provv. L. 3,500; def. il decimo. Fat. mezzogiorno 3 agosto.

Città di Torino (20 luglio, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto per la vendita dei lotti III, IV e V dei terreni fabbricabili in adiacenza della stazione ferroviaria di Porta Nuova, della superficie fabbricabile di metri quadrati 1850 caduno, salva misura definitiva, formanti la metà verso levante dell'isolato compreso tra le vie Sacchi, Pastrengo, San Secondo e Valeggio, nell'ingrandimento della sezione Monviso, distinti nella mappa territoriale con parte dei n. 9 e 10 nella sezione 54.a. — L'asta sarà esperimentata partitamente su ciascun lotto di terreno e quindi sul complesso dei lotti, in base al prezzo medio unitario risultante dalle offerte sui lotti separati. — Nel caso che nessuna offerta venisse presentata sul complesso dei lotti riuniti, rimarrà deliberatario, per ciascun lotto, il rispettivo migliore offerente. — Prezzo lire undici, centesimi cinquanta per cadun metro quadrato di terreno. Deposito per ciascun lotto di L. 3,700. Fat. 5 agosto, ore 11 ant.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (20 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quinquennale delle opere di bonificazione eseguite e da eseguirsi tanto nella parte orientale che in quella occidentale del lago Salpi, provv. deliberato per la presunta annua somma di L. 45,770.32 (Vedi n. 23 del *Monitore*).

Prefettura di Vicenza (21 luglio, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di un braccio cellulare nel carcere di San Biagio in questa città. Prezzo ridotto L. 77,309.91.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la fornitura in opera della travata sul Pazzigno e n. 2 travi per la grande gru scorrevole delle Officine di Taranto.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

(V. Avviso nelle pagine degli Annunzi).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1885

Rete Adriatica-Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	502,917.55	284.13
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	480,354.95	278.95
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48	+ 22,562.60	+ 5.18
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,731.66	11,460,801.81	6,618.39
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	10,655,053.96	6,187.60
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 9.66	+ 805,747.85	+ 430.79
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	200,978.08	134.79
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	238,867.15	170.25
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	— 37,889.07	— 35.46
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	5,675,683.73	3,806.63
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,385.29	5,383,091.41	3,885.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+ 105.71	+ 292,592.32	— 79.26

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	11,733.90	399.81	12,133.71
Torino-Lanzo . » 32	30,547.92	11,532.45	42,080.37
Settimo-Rivarolo » 23	10,452.09	10,080.10	20,532.19
Santhià-Biella . » 30	22,421.09	21,181.07	43,602.16
Fossano-Mondovì » 24	3,611.60	68.83	3,680.43
Sassi-Superga . . » 3	6,782.29	»	6,782.20
	85,548.20	43,262.26	128,811.06

Strade Ferrate Romane

13ª Settimana. — *Dal 26 marzo al 1° aprile* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	725,287.27	21,923.46
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	696,911.49	21,637.92
Differenza (in più . . .	41	28,375.78	285.54
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 10 aprile 1885.	1,725 —	8,394,722 58	19,519.47
Periodo corr. 1884	1,684 —	8,669,190.43	20,648.45
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	274,467.85	1,128.98

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 giugno 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	19,867.15	1,517.80	5,483.20	1,777.20	3,353.90	2,867.65
Bagagli . .	301.10	106,60	59.65	6.40	113.75	7.00
Merci G. V.	1,958.55	223.00	511.45	146.35	624.05	»
Merci P. V.	13,530.45	2,472.15	4,265 30	1,466.30	1,569.15	342.45
Totali . .	35,657.25	4,319.55	10,319.60	3,396.25	5,660 85	3,217.10

ANNUNZI

CENNI
SULLE FERROVIE SPECIALI ED ECONOMICHE

E PARTICOLARMENTE

SUI TRAMWAYS A VAPORE
e sul loro sviluppo in Italia

Opuscolo estratto dal *Monitore delle Strade Ferrate*

PREZZO Cent. 50
Vendibile all' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

	DEPOSITI	
Bergamo **Busalla** **Cagliari** **Cercina** (Firenze)		**Messina** **Palermo** **Roma** **Salerno**

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.* Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l' Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

AUG. COURTIAL & C.
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWAYS
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA D'OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris:

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix. 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8º di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 15 Luglio 1885. — Num. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

COSTRUZIONI FERROVIARIE NEL 1884

La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente pubblica il seguente Decreto:

Veduti i Nostri decreti in data 10 settembre, 30 novembre 1884, numero 2880 e 2817, e 22 febbraio 1885 (serie 3ª), coi quali fu autorizzata la iscrizione dell'annua complessiva rendita consolidata 5 per cento di lire tre milioni in conto di quella necessaria per far fronte alle spese ferroviarie dell'anno 1884.

Sulla proposta del Ministro delle finanze *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata l'iscrizione nel Gran Libro del Debito Pubblico, in aumento al consolidato 5 per 0[0 dell'annua rendita di lire quattrocentomila con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1885, come quarto abbuonconto della rendita necessaria a procurare il capitale di lire sessantaseimilioni occorrente per le costruzioni ferroviarie del 1884.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 aprile 1885.

UMBERTO.

MAGLIANI.

Visto, *Il Guardasigilli:* PESSINA.

DEPOSITO DI SOMME

PER LE SPESE DI CONTRATTI

Crediamo far cosa utile ai nostri lettori riproducendo la seguente circolare indirizzata dal Ministero dei lavori pubblici a tutti i prefetti del Regno, e concernente i *depositi delle somme per le spese di contratti.*

Roma, 4 luglio 1885.

Secondo le istruzioni date dal Ministero dell'interno, colla circolare del 24 dicembre 1875, e dal Ministero del tesoro, colle circolari in data del 22 dicembre 1875 n. 70759-7445, 2 maggio 1881 numero 21184-1866 e 25 ottobre 1882 n. 69,306-5065 Divisione 5ª, le Prefetture del Regno debbono curare che sia fatto nelle Tesorerie provinciali, anzi che presso gli Uffici prefettizi, ogni deposito di danaro o di valori per qualsivoglia titolo; e conoscono quindi già in qual modo abbia ad esserne regolato l'impiego e lo svincolo.

A siffatto obbligo del versamento nelle Tesorerie provinciali, sono, per la esplicita disposizione della citata circolare del 2 maggio 1881 del Ministero del tesoro, soggetti anche i depositi che si fanno dai concorrenti alle aste per l'appalto di lavori e forniture di conto dello Stato.

Ora, di concerto coi predetti Ministeri, si è riconosciuto opportuno di stabilire che uguale sistema sia pure seguito quanto alle somme, che gli aggiudicatarii degli appalti dipendenti da questa Amministrazione debbono depositare per le spese, che stanno a loro carico, di contratto, registro, copiatura ed altro.

Vorranno pertanto i signori prefetti curare che d'ora in poi le somme da essi indicate, come presumibilmente necessarie alle spese suddette, siano dai deliberatarii versate nella Tesoreria provinciale, autorizzando il deposito, la ero-

gaziono, ed a suo tempo la restituzione della parte residua, in conformità alle disposizioni contenute nelle circolari suindicate.

Sarà altresì cura dei signori prefetti di prendere gli opportuni accordi colla locale Tesoreria, onde la contabilità di ciascun deposito sia tenuta in guisa che ne risulti chiaramente lo importo delle spese sostenute col medesimo e della parte eccedente da restituirsi; e sia così sempre possibile di accertare la regolarità della gestione nell'interesse dei depositanti.

Gradirò di avere dai signori prefetti un cenno di ricevuta della presente, mentre ne raccomando loro la continua e rigorosa osservanza.

Per il Ministro
CORREALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale del* 28 *maggio* 1885.

(Contin. e fine — Vedi num. 27).

X. — SPESE DI ESERCIZIO DELLA RETE CALABRO-SICULA.

Le spese ordinarie d'esercizio della rete Calabro-Sicula, nell'anno 1884, ascesero a

L. 13,571,752.91 e, per chilometro, a . . . . L. 9,569.50
Nell' anno precedente erano salite a
» 12,983,873.24 e, per chilometro, a . . . » 9,550.27
Quindi un aumento di
L. 587,879.67 nella spesa totale e di . . . L. 19.27
nella spesa chilometrica.

Nel seguente prospetto è indicata la ripartizione fra i diversi rami di servizio, della spesa chilometrica e di quella per treno-chilometro, nei due anni 1883 e 1884.

DESIGNAZIONE DEI SERVIZI	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1884	1883	1884	1883
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	220.22	228.55	0.070	0.073
Id. dell'Esercizio.........	896.50	866.34	0.285	0.274
Movimento e Traffico......	2,470.99	2.354.74	0.786	0.745
Trazione e Materiale.......	3,016.07	3,048.49	0.959	0.365
Manutenzione e Vigilanza	2,745.35	2,815.13	0.864	0.891
Spese gen. dei Magazzini.	250.37	237.02	0.079	0.075
Totali....	9,569.50	9,550.27	3.043	3.023

Alle spese ordinarie di esercizio che, come si è visto' ascesero in complesso a . . . . L. 13,571,752.91
aggiungendo le spese straordinarie ammontanti a . . . . » 4,840,656.45

Da riportarsi L. 18,412,409.36

Riporto L. 18,412,409.36
risulta la spesa totale di esercizio, per l'anno 1884, in . . . . L. 18,412,409.36
Gli introiti avendo raggiunto la minore somma di . . . . » 12,664,179.18
si ha l'eccedenza delle spese sui prodotti in L. 5,748,230.18

XI. — CONTENZIOSO.

Il progressivo aumento di cause che abbiamo dovuto notare nei decorsi esercizi e che erasi già arrestato nel 1883, non si è più verificato nell'anno 1884 pel quale esiste invece una sensibile diminuzione dovuta forse agli effetti del nuovo Codice di commercio sul contratto di trasporto.

Le cause civili, che nel 1883 ammontarono a 63, nel decorso esercizio furono infatti 45 e 22 le definite. Così del pari furono in diminuzione, ma sulla sola rete Meridionale, i procedimenti per contravvenzioni alle leggi e regolamenti sulla polizia, sicurezza e regolarità dell' esercizio, essendosi constatate 267 contravvenzioni, mentre nel 1883 ammontarono a 324. Una lieve recrudescenza si nota invece sulle linee Calabro-Sicule lungo le quali nel 1883 furono 480, e nel 1884, 542 Anche in quest' ultimo anno pochissimi sono i procedimenti penali non definiti.

XII. — MODIFICAZIONI ALLA CONVENZIONE PER L'ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA.

Nell'Assemblea generale del 29 maggio dello scorso anno, approvaste il contratto per l'esercizio della Rete Adriatica.

Successivamente, vi convocammo il 24 novembre decorso per sottoporvi le modificazioni proposte dalla Commissione parlamentare e contenute nell'Atto addizionale del 31 ottobre 1884, che fu parimente da voi approvato.

Quindi, durante la lunga discussione che ebbe luogo alla Camera dei deputati, furono introdotte nuove modificazioni, l'accettazione delle quali è resa obbligatoria dalla legge pubblicata il 27 aprile scorso, affinchè i contratti per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula abbiano il loro pieno effetto.

Dopo di avere bene ponderate le conseguenze di queste ultime modificazioni, salva sempre la vostra approvazione, credemmo autorizzare il nostro Direttore generale a firmare il secondo atto addizionale che porta la data del 27 aprile 1885.

Voi che certamente avrete seguito le discussioni parlamentari, siete in grado, al pari di noi, di valutare la importanza di siffatte modificazioni; in ogni modo siamo a vostra disposizione per darvi tutte le maggiori spiegazioni che potete desiderare.

Non abbiamo però creduto di impegnare, con ciò, la Società ad accettare parimente le interpretazioni date dal Governo nel corso della discussione al Parlamento. Anzi abbiamo fatto su di esse le più ampie riserve e ci limitammo ad accettare puramente e semplicemente le variazioni, rimettendoci, in caso di disaccordo nelle interpretazioni, alle disposizioni dell'art. 106 del Contratto.

Dopo queste premesse, speriamo che voi sanzionerete il nostro operato, dando un voto favorevole all'Atto addizionale del 27 aprile 1885.

Ottenuta la vostra approvazione, dovremo fra breve convocarvi in assemblea straordinaria per presentarvi il bilancio a tutto il 30 giugno prossimo, giorno nel quale andranno in vigore le nuove Convenzioni.

Questo bilancio semestrale, rimanendo oramai un solo mese di esercizio, prevediamo che non presenterà resultati, in proporzione del tempo, differenti di gran lunga da quelli conseguiti nell'intiero anno 1884.

XIII. — LIQUIDAZIONE GENERALE.

Dalla liquidazione generale dell'anno 1883 furono portate a conto nuovo . . . . L. 3,727,306.43

Da questa somma vanno detratte, per differenza a credito del Governo sulla liquidazione chilometrica per l'anno 1883 » 48,551.28

Residuano L. 3,678,755.15

La costante prudenza che ha guidato la nostra Amministrazione, ci indusse ad essere soverchiamente rigorosi nel valutare quei conti che, d'anno in anno, non potevano essere chiusi. Essendo ora prossimo il momento di separare la nostra gestione di Società concessionaria da quella di Società d'esercizio retta dalla nuova Convenzione, abbiamo reputato conveniente di dar mano ad una liquidazione, la quale non sarà terminata che alla chiusura dell'esercizio del semestre al 30 giugno e che frattanto presenta il residuo attivo di . » 4,957,944.35

Si ha quindi il riporto netto di . . . L. 8,636,699.50

Aggiungendo a questa somma:

Le sovvenzioni dello Stato:
per le linee Meridionali . L. 26,381,797.11
per la linea Lombarda . » 1,460,800.00
» 27,842,597.11

I prodotti netti dell'esercizio (1) . . . » 7,613,303.34

Il compenso per l'esercizio della rete Calabro-Sicula . . . . » 574,551.20

L'interesse del fondo di riserva statutario . . . . » 146,663.93

Attività diverse . . . . » 223,545.45

Si ha l'attività totale di . . . . . . L. 45,037,360.53

Detraendo da questa somma:

Gli interessi generali e le quote di ammortamento delle Azioni e delle Obbligazioni, in . . . . . . L. 30,750,347.09

La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali . . . . » 711,347.70

Le differenze di cambio » 49,514.58

La quota delle spese di fondazione . . . . . » 22,959.05

in totale . » 31,534,168.42

Residuano gli utili netti della liquidazione in . . . . L. 13,503,192.11

(1) Prodotti lordi dell'esercizio . . . . . L. 28,902,556.61
Introiti fuori traffico e fuori sovvenzione » 639,842.68
L. 29,542,399.29

Meno: Spese generali dell'Amministrazione centrale . . . . L. 1,474,088.06
Spese ordinarie dell'esercizio . . . . » 18,445,280.15
Spese straordinarie dell'esercizio . . . . » 2,009,727.74
» 21,929,095.95

Prodotto netto . . . L. 7,613,303.34

formati da avanzi di utili dei precedenti anni, per . . . . . . L. 8,636,699.50
e dagli utili del 1884, per » 4,866,492.61
L. 13,503,192.11

Prelevando ora da quest'ultima somma:
il 6 0[0 per la riserva statutaria . . . . L. 291,989.55
il 5 0[0, cioè L. 243,324.63, di cui: 1[4 ai Capi servizio » 60,831.16
3[4 al Consiglio d'amministrazione . . . . . » 182,493.47
vi proponiamo di fissare in L. 7.50 il dividendo da distribuirsi alle 300,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione . . » 2,250,000.00 » 2,785,314.18

Rimarranno L. 10,717,877.93

Questa ingente somma di L. 10,717,877.93, che vi proponiamo di portare a conto nuovo e che è stata raccolta dall'esercizio di lunghi anni e serbata con prudenza per riparare ad ogni possibile evento, ci affida oggi ad affrontare con animo tranquillo le sorti future della nostra Società.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte:

1° L'Assemblea approva la relazione del Consiglio di Amministrazione, il preventivo del 1885, i conti del 1884 e fissa in lire sette e centesimi cinquanta il dividendo per ognuna delle 300,000 Azioni e Cartelle di godimento in circolazione.

2.° L'Assemblea approva l'atto stipulato col Governo il 27 aprile p. p., addizionale al Contratto 23 aprile 1884 ed all'Atto del 31 ottobre 1884, per l'esercizio della Rete Adriatica.

Quando a voi piaccia approvare quest' ultima proposta, al 1° luglio prossimo, contemporaneamente al principio dell'esercizio della Rete Adriatica, la nostra Società cessa di esercitare le linee Calabro-Sicule: cosicchè, in forza dell'articolo transitorio approvato col R. Decreto 17 settembre 1872, aggiunto al nostro Statuto, il numero dei membri del Consiglio d'amministrazione ritorna ad essere di 21, come è prescritto dall' art. 39 dello Statuto medesimo. Cessano quindi, col 1° luglio, dalle loro funzioni i consiglieri marchese Corrado Lancia di Brolo e comm. Ignazio Florio, i quali occupano due dei tre posti di amministratori per le Calabro-Sicule. Perciò, trovando superfluo, per un solo mese di esercizio, d'invitarvi a provvedere pel terzo posto vacante, vi invitiamo ad eleggere soltanto sette consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori:

ALLIEVI comm. ANTONIO
CAGNOLA nob. CARLO
DECIO comm. avv. INNOCENTE
GRILLO comm. GIACOMO
PARODI cav. GIACOMO
PISA cav. dott. LUIGI
SPINELLI cav. LUIGI

uscenti di carica, per turno, e rieleggibili; avvertendo con nostro vivo dispiacere che, prima d' ora, presentarono a

Consiglio le loro dimissioni i signori: Comm. Antonio Allievi e comm. Giacomo Grillo.

Vi invitiamo pure ad eleggere tre sindaci e due supplenti, secondo le disposizioni dall'articolo 183 del Codice di commercio, e 32 paragrafo 1° degli statuti sociali.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni n. 85,588 con diritto a voti n. 1784.

Intervennero all'Assemblea azionisti n. 154 con Azioni n. 80,186 rappresentanti voti 1085.

L'Assemblea

Approvò all'unanimità la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1885, i conti del 1884 e la proposta di fissare in lire sette e centesimi cinquanta il dividendo per ognuna delle 300 mila Azioni e cartelle di godimento in circolazione.

Parimenti all'unanimità approvò l'Atto stipulato col Governo il 27 aprile p. p., addizionale al contratto 23 aprile 1884 ed all'Atto del 31 ottobre 1884, per l'esercizio della Rete Adriatica.

Rielesse cinque consiglieri uscenti di carica e rieleggibili, e cioè i signori:

Cagnola nobile Carlo
Decio comm. avv. Innocente
Parodi cav. Giacomo
Pisa cav. dott. Luigi
Spinelli cav. Luigi.

Elesse inoltre Consiglieri d'Amministrazione i signori:

Lancia di Brolo march. Corrado

il quale col 1° luglio cessa dalle sue funzioni di amministratore per le Calabro-Sicule, e

Papadopoli conte Nicolò.

Nominò a sindaci i signori:

Naldi cav. Raffaello
Peri comm. Carlo
Peruzzi comm. Cosimo

ed a sindaci supplenti i signori:

Luchi cav. Lorenzo
Borghieri Alessandro.

FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

Di buon grado pubblichiamo la seguente seconda lettera che su questo argomento ci viene diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau:

Posillipo (Napoli) 6 luglio 1885.

Egregio sig. Direttore

La lettera della onorevole Direzione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde pubblicata nel numero di ieri del *Bollettino delle finanze*, *Ferrovie ed Industrie*, mi costringe ad aggiungere poche altre osservazioni alla precedente mia.

Nel mentre infatti sono riconoscentissimo alla predetta onorevole Direzione della moderazione con la quale ha trattato l'argomento, non posso però lasciar credere che io abbia asserito due cose *non conformi al vero.*

Esaminiamo adunque pacatamente i due punti controversi chiamando *pane il pane*, *vino il vino.*

La on. Direzione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, basandosi sul periodo di chiusura del voto (1) in data 28 gennaio 1883 dell'on. Consiglio superiore dei lavori pubblici, afferma che i suoi progetti di massima per le ferrovie complementari Sarde sono stati *approvati*, nel mentre io avevo scritto che erano stati *respinti.*

Or bene, a me pare che *approvare dei progetti* dovrebbe significare *ammetterli buoni per la esecuzione* nel mentre *respingerli* dovrebbe significare *ordinare che siano modificati e quindi rifatti.* Sono un uomo primitivo, ma questa parmi è la logica di coloro che si nutrono di fatti e non di apparenze.

La on. Direzione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha citato testualmente un periodo del *voto* in questione, il quale voto (dicasi fra parentesi) è fatto assai bene e redatto evidentemente da persona competentissima in fatto di ferrovie e che ha conoscenza profonda della Sardegna. Citerò dunque anch'io alcuni altri brani dello stesso voto, onde rilevare chiaramente che se per quella cortesia di forme, tradizionale nell'on. Consiglio dei lavori pubblici, il periodo citato dall'on. Direzione della Compagnia Reale sembra darmi torto, la sostanza del voto, mi dà pienamente ragione.

Ed or leggiamo il *voto* citandolo anche testualmente per ognuna delle linee progettate.

1. A proposito della linea Sassari-Alghero il *voto* dice:
« Che sebbene il tipo economico n 4. tolleri la pendenza massima del 50 per mille, si ritiene che per questa linea *sia opportuno e sia possibile* di non oltrepassare il 30 per mille modificando perciò la pendenza massima del 33 per mille assegnata in progetto ».

2. A proposito della linea Nuoro-Birori il *voto* dice:
« Che la pendenza massima del 33.23 per mille si ritiene conveniente *di ridurla* a non più di 30, anche ricorrendo agli espedienti dei regressi da stabilirsi in località opportune ».

3. A proposito del tronco dal ponte sul Tirso a Nuoro, progettato con pendenze del 50 per mille il *voto* dice:
« Si ritiene che sia il caso di *modificare* fin d'ora la linea diretta Birori-Nuoro per quello scopo. La *modificazione* che si suggerisce e che deve formare oggetto di apposito studio sarebbe compresa fra i chilom. 29 e 34, ove notasi la contropendenza ecc. ecc. ».

4. A proposito della linea Monti-Tempio il *voto* dice:
« Che sebbene il tipo economico n. 4 tolleri la pendenza massima del 50 per mille, e nel progetto in quistione siasi solo raggiunto il 45 per mille, tuttavia per l'economia e la regolarità dell'esercizio *si ritiene conveniente* in massima di mantenere le livellette nel limite di pendenza non maggiore del 30 per mille, ecc. ecc. ».

5. A proposito della linea Bosa-Macomer progettata con la pendenza del 40 per mille, il *voto* dice:
« Che sebbene in via eccezionale il tipo economico n. 4 tolleri la pendenza massima del 50 0/00, tuttavia per la regolarità e la economia dell'esercizio si ritiene che per questa linea si possa con *nuovi studii* modificare il tracciato nel vallone di Modolo ricorrendo anche allo spediente dei regressi in modo da non oltrepassare la pendenza massima del 30 0/00 o di ben poco in qualche tratto speciale, e di migliorare le pendenze immediate all'orizzontale delle stazioni e fermate ».

(1) Nella citazione fatta dalla on. Direzione della Compagnia Reale del brano in quistione, si è omessa (senza dubbio per errore tipografico) la parola *modificazioni* la quale trovasi fra le due *osservazioni* ed *avvertenze.*

A. Cottrau.

6. A proposito del tronco Cagliari-Mandas il *voto* dice: Si ritiene che sia il caso di fare un *nuovo studio* ed il tracciato proposto dal Consiglio provinciale possa essere adottato semprechè non si oppongano troppo gravi difficoltà tecniche per raggiungere il livello di Mandas.

« Nel nuovo studio si terrà presente di non oltrepassare la pendenza massima del 30 per mille adottando i regressi, ove occorra ».

7. A proposito del tronco Mandas-Sorgono, progettato con pendenze del 48 per mille, il *voto* dice:

« Si ritiene che al più si possa spingere la linea fino ad Isili, capoluogo di circondario, che da Mandas ad Isili la pendenza massima *debba essere contenuta* nel limite del 30 0[00] ».

8. A proposito del tronco Iglesias-Monteponi, il *voto* dice:

« Si ritiene che, ammesso l' andamento generale del tracciato sia il caso di eseguire nuovi studi, adottando curve di raggio minore di m. 300 consentite dai tipi predetti, in modo da ottenere possibilmente un risparmio nella altezza di rilevati e nella lunghezza delle gallerie, e quindi nella spesa di costruzione senza pregiudizio dell' uso del materiale mobile delle ferrovie Sarde ».

Dopo queste citazioni del *voto* del 20 gennaio 1883 dell' egregio Consiglio superiore dei lavori pubblici può dunque dirsi che gli studii di massima della on. Compagnia Reale delle ferrovie Sarde furono approvati ? !

In quanto poi alla sottigliezza usata dalla on. Direzione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde nel dire che non è vero che dessa sta ora *rifacendo* da capo tutti gli studii, ma bensì che li sta *completando*, non vi è che una sola risposta da fare:

« O la Compagnia Reale sta ora *rifacendo* i suoi studii, *modificandoli* in modo da ridurre le pendenze progettate al 30 per mille ed attenendosi agli altri suggerimenti dell' on. Consiglio dei lavori pubblici;

« O sta *completando* semplicemente gli studii di massima già presentati, corredandoli *con i disegni speciali esecutivi delle principali opere d' arte* (come dice la lettera del 1° corr. della on. Direzione) ed allora i detti progetti *saranno sempre quelli respinti* ed avranno pendenze del 33.23, del 40, del 45, e del 48 per mille ».

Da questo dilemma non si esce, egregio sig. Direttore, ed altro non aggiungo, perchè sembrami esuberantemente dimostrato che nella mia lettera precedente non affermai *due cose contrarie al vero* come potrebbe lasciar supporre la nota della on. Direzione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

Vogliate gradire, egregio sig. Direttore, i miei ringraziamenti anticipati per la inserzione della presente e ritenermi sempre pel

Dev.mo ed obbl.mo
ALFREDO COTTRAU.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 27).

A tenore delle disposizioni transitorie della nuova legge, il Consiglio federale ha obbligo d' iniziare, immediatamente dopo che fu entrata in vigore la legge, negoziati colle Compagnie affine di determinare in via amichevole le somme che possono figurare nell' attivo del bilancio.

Si è nel mese di gennaio 1885 che il Dipartimento federale delle ferrovie ha aperto tali negoziati colla nostra Amministrazione. In seguito a varie conferenze, l'accordo venne stabilito sulle seguenti basi:

La Compagnia del Gottardo riconosce l' obbligazione legale:

1. Di detrarre dalle spese di primo impianto le perdite sull' emissione del capitale-azioni, dell' ammontare di fr. 2,970,150 e di portarle d' ora in poi all' attivo del bilancio sotto la rubrica « perdite sui corsi delle azioni ».

2. Di eliminare, per via di ammortamento, dall'attivo del bilancio:

a) fr. 5,915,188 04 perdite sui corsi delle obbligazioni 5 0[0].

b) » 248,607.70 che alla fine del 1883 si trovavano già ammortizzati sulle spese per costruzione e proprietà, ma che non erano ancora stati dedotti da tali spese.

c) » 500,000.00 che furono destinati, in soprapiù della somma indicata alla lettera *b*, a lavori e installazioni che non esistono o che non si trovano più nel loro primitivo stato, ma il cui costo di esecuzione figura ancora nel conto di costruzione.

3. di coprire ugualmente cogli introiti dell' esercizio le perdite sui corsi delle obbligazioni 4 0[0].

L' ammortamento delle sovra indicate somme si effettuerà nel seguente modo:

1. I sumenzionati fr. 248,607.70 saranno eliminati dal bilancio;

2. la cifra delle perdite sui corsi, ossia fr. 5,915,188.04 sarà diminuita di fr. 255,000, cioè della somma che fino al 1888 fu presentata sotto la rubrica « fondi d'ammortamento per coprire i diritti di commissione e le perdite sui corsi »; in altri termini tale cifra sarà ridotta a fr. 5,660,188.04;

3. per l' ammortamento del saldo delle perdite sui corsi delle obbligazioni 5 0[0], dell'ammontare di fr. 5,660,188 04
e di . . . . » 500,000. —
per lavori e impianti scomparsi o caduti in deprezzamento, che si hanno ancora a togliere dal conto di costruzione,
Totale fr. 6,160,188.04

come pure per l' ammortamento delle perdite sui corsi del prestito 4 0[0] col mezzo delle annuali eccedenze sugli introiti, si iscriverà sia con pagamento di debiti di obbligazioni dell' ammontare equivalente, sia colla creazione d'un fondo di ammortamento,

al conto del 1884 . . . . fr. 120,000.—
» » 1885 . . . . » 130,000.—
» » 1886 . . . . » 130,000.—

ed a partire dal 1887, un' annualità fissa di fr. 200,000, accresciuta del 4 0[0] del totale delle somme annuali versate dopo il 1884, continuandosi a versare tale annualità fino all' ammortamento completo di tutte le somme specificate sotto il numero 3.

Se la Compagnia, durante il termine d' ammortamento che ha principio col 1° gennaio 1884, non eseguirà tutte le sue annuali prestazioni, o se, all' epoca della formazione dei conti, si presenteranno, per qualsiasi motivo, nuove partite da ammortizzare, l' ammontare di queste sarà, in quest' ultimo caso, riunito alle somme che devono ammortizzarsi (numero 3), mentre in tutti gli altri casi, tutte le preaccennate prescrizioni avranno intieramente vigore e saranno esecutorie sino a che si sarà compito l' intiero ammortamento.

Le partite del bilancio 1883 sono per conseguenza a riportarsi nel bilancio 1884 nel seguente modo:

fr. 216,410,134.19 conto costruzione, cioè:
fr. 206,244,072.33 ferrovia e installazioni fisse (esclusi gli edifici per l'Amministrazione e le scorte disponibili),
» 9,056,015.86 materiale rotabile
» 1,110,046.— mobilio ed utensili
» 2,970,150.— perdite sui corsi delle azioni.
» 6,160,188.04 spese da ammortizzarsi sul bilancio 1883, ben inteso che sotto questa rubrica debbono sempre essere comprese le perdite

sui corsi del prestito 4 0[0] ed eventualmente le nuove partite da ammortizzare.

La somma di fr. 216,410,134.19 per il conto di costruzione si ottiene aggiungendo alle spese di costruzione che figurano nel bilancio generale per . . fr. 219,515,336 14
le spese di stabilimento di servizi accessori o ausiliari, ossia . . . . » 534,425.83

Totale fr. 220,049,761.97

e deducendovi:
le perdite sui corsi delle azioni . . . . fr. 2,970,150.—
l'ammortamento in favore del conto di costruzione contenuto nella somma di franchi 248,607.70 e che deve figurare nel conto del 1884 . . . . . . » 169,477.78
(il saldo della somma di franchi 248 607.70, ossia franchi 79,129.92 sarà ammortizzato, ossia diffalcato dal conto-proprietà).
le partite che si hanno ancora da eliminare dal conto di costruzione . . » 500,000.—
——————— fr. 3,639,627.78

residua: ammontare del conto di costruzione al 31 dicembre 1883 . . . . fr. 216,410,134.19

Nel corso del gennaio 1884, il *conto di costruzione* venne inoltre addebitato di una somma di . . fr. 1,978,652.92
per installazioni supplementari e nuove, sortita d'interessi che vi figuravano precedentemente per anticipazioni all'Impresa L. Favre, deconti cogli imprenditori, ecc. (non compresi fr. 169,477.78 di ammortamento pel 1883) e di un'altra somma di . . . . » 50,840.62
per interessi moratori su versamenti di sovvenzioni che il Consiglio federale ci aveva già rimborsati, ma che dovette, in seguito ad azione intentatagli dal Governo ticinese, rendere e che noi abbiamo dovuto restituirgli ———————
Totale fr. 2,029,493.54

Per altra parte il conto di costruzione venne accreditato in prodotti-vendite e in ammortamenti:
per vendita di terreno di . fr. 22,998.02
per ammortamenti di . . . . » 26,924.05
———— » 49,922.07

La spesa netta pel 1884 ammonta così a fr. 1,979,571.47

di guisa che il conto di costruzione alla fine del 1884 ascendeva a fr. 216,410,134.19 più fr. 1,979 571.47 ossia a fr. 218,389,705 66, ivi compresa la somma di fr. 26,924 05 che in seguito ad obbiezioni sollevate dall'Autorità federale, noi abbiamo deciso di togliere dal conto di costruzione e di portarla a quello d'esercizio.

Dal bilancio allegato al presente Rapporto, e chiuso al 31 dicembre 1884, risulta che il saldo in favore del conto di costruzione ammonta a fr. 10,941,843.94, di cui franchi 1,752,610.65 sono impiegati in stabili, strumenti e materiali, pezzi di riserva per locomotive, vetture e vagoni. È qui luogo il far osservare che nella surricordata cifra di fr. 218,389,705 66 rappresentante le spese di costruzione, è compresa anche l'anticipazione di fr. 4,000,000 che la Compagnia del Gottardo ha fatto all'Impresa L. Favre per gli impianti del traforo del gran *tunnel*, comechè quest'anticipazione siasi considerata dal 1873 e 1874 come una provvisionale per l'esecuzione di quel lavoro e siasi sempre portata, sino all'epoca del suo rimborso, nel conto di costruzione, come tutte le altre spese pel *tunnel*. Un recente giudicato avendo troncata la controversia esistente colla Impresa L. Favre, e dovendo questa, in causa che la sua domanda riconvenzionale non venne accolta che in parte, restituire alla Compagnia quell'antecipazione di franchi 4,000,000, ne segue che il conto di costruzione dev'essere accreditato di questa somma, ed addebitato invece di quell'altra somma che a tenore del finale deconto e della sentenza, noi dobbiamo ancora pagare all'Impresa. Astrazion fatta dagli interessi, questa somma importa:
per saldo di liquidazione riconosciuto dalla Compagnia del Gottardo secondo la convenzione del 15 aprile 1884, compresi fr. 315,387.00 per impianti proseguiti, interessi dal 1° marzo 1882 . . . . fr. 513,228.08
per indennità delle spese per la parte cattiva in di più di fr. 232,358 29 che già figurano nel deconto, cogli interessi dal 1° gennaio 1882 » 789,499.26
per indennità generali cogli interessi dal 1° gennaio 1882 . . . . » 757,500.—

Totale fr. 2,060,227.34

A questo modo il conto di costruzione si ridurrà di circa 2 milioni di franchi, e di altrettanto verranno aumentati i fondi disponibili della Compagnia. Gli interessi non sono a carico del conto di costruzione che fino al 1° luglio 1882, vale a dire fino all'epoca in cui ha principio il periodo di esercizio. Il deconto si effettuerà nel 1885.

La partita « *spese da ammortizzarsi* » che, come appare dalle precedenti considerazioni, venne fissata in . . . . fr. 6,160,188.04
alla fine del 1883 nei negoziati col Dipartimento federale delle ferrovie, si aumentò durante l'esercizio di . . . . » 3,247,329.65
somma equivalente all'ammontare delle perdite sui corsi delle obbligazioni convertite nel 1884, aumentato delle spese per la stampa dei titoli; alla fine del 1884 raggiungeva adunque la somma di . . . . fr. 9,407,517.69

Il *conto proprietà* non ebbe durante l'esercizio alcun aumento. Per contro si ammortizzarono fr. 79,129.92, e fr. 18,427.01 sul conto 1883 a titolo di affitto del palazzo di amministrazione di Bellevue.

Quest'ultimo non figura più nel bilancio che per franchi 393,086.83.

Il *conto materiali e pezzi di riserva* non dà luogo ad alcuna osservazione.

Sui *fondi disponibili*, si trovavano alla fine del 1884 impiegati in *carte-valori* fr. 8,091 897.29; tali titoli, astrazion fatta per quelli assegnati al fondo di riserva e che sono portati al prezzo di cessione, sono valutati press'a poco come l'anno scorso; tuttavia tenuto conto di un'osservazione fatta dalla Commissione per la revisione dei conti dell'esercizio precedente, noi ne abbiamo arrotondito un tantino il tasso. La tassazione ai corsi medi del dicembre 1884 importerebbe una plusvalenza di fr. 460,000.

Quanto al *passivo del bilancio*, noi faremo notare, oltre a quello che abbiamo già detto relativamente all'aumento del capitale-obbligazioni, che il *fondo di riserva* per la rinnovazione dell'armamento e del materiale d'esercizio e per i casi straordinari, il quale l'anno scorso erasi presentato in un conto *unico*, d'ora in avanti sarà presentato in due conti separati, cioè:

a) conto concernente i fondi di rinnovazione dell'armamento e del materiale d'esercizio, e

b) conto concernente i fondi pei casi straordinari

Sul totale di fr. 1,220,765.37 che presentava il conto del 1883, ... fr. 1,068,765.37
entrano nel 1° dei suaccennati fondi, che, nel corso dell'esercizio si accrebbe delle seguenti somme:
interesse del capitale . . . fr. 42,750.61
valore del materiale vecchio rivenduto . . . . » 32,880.18
versamento pel 1884 . . . » 627,736.79
———— » 703,367.58

Totale fr. 1,772,132.95

Da riportarsi fr. 1,772,132 95

	Riporto fr.	1,772,132.95
Da cui deducendo le spese per riparazione della strada e per rinnovamenti di cerchioni e tubi bollitori	»	118,380.16
Si ha la situazione del fondo, alla fine del 1884, in	fr.	1,653,752 79
Il *fondo di riserva pei casi straordinari* raggiungeva alla fine del 1883 la somma di fr.		152,000.—
Esso si accrebbe per interessi nel 1884 di . . . . fr. 6,080.—		
per versamento del 1884 . . . » 100,000.—	»	106,080.—
Situazione del fondo alla fine del 1884 .	fr.	258,080.—

Ponendo termine a questa parte del nostro resoconto, noi presentiamo qui un quadro riassuntivo delle *cauzioni* depositate presso la nostra Compagnia, e vi avvertiamo nello stesso tempo che i risultati finanziari dell' esercizio si trovano esposti al capitolo « Esercizio ».

Lo stato delle *cauzioni* depositate presso la nostra Compagnia, paragonato a quello del 1883, era, alla fine dell'anno scorso, il seguente:

		1883		1884
I.o Cauz. dell'Imp. L. Favre .		fr. 6,136,609.—		fr. 6,511,232.—
2.o Cauzioni di imprenditori e fornitori				
a) in numerario .	fr. 80,192.25		fr. 14,450.55	
b) in carte-valori	» 1,870,196.26		» 1,133,605.17	
c) in garanzie (ivi compresi i depositi di acconti sui porti a pagarsi	» 191,550.—		» 317,850.—	
		» 2,142,238.51		» 1,465,905.72
3.o Cauzioni di funzionari ed impiegati				
a) in numerario .	fr. 35,121.10		fr. 59,645.85	
b) in carte-valori	» 334,007.36		» 360,504.81	
c) per garanzie .	» 1,403,100.—		» 1,359,850.—	
		» 1,772,228.46		» 1.780,000.69
4.o Sicurtà di stabilimenti finanziari.		—		—
5.o Cauzioni dei membri del Consorzio per la conversione del capitale-Obbligazioni		» 3,150,000.—		» 3,112,000.—
	Totale	fr 13,201,075.97		fr. 12,869,138.41

Le cauzioni in numerario fornite dai funzionari ed impiegati della Compagnia del Gottardo sono collocate ad interesse presso la Cassa di risparmio e di prestiti del cantone di Lucerna.

La proposta fatta nel 1884 per la costituzione di una Società mutua di cauzione fra i funzionari e gli impiegati soggetti all'obbligo di prestar garanzia, verrà discussa ed avrà risoluzione nel corrente anno 1885.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il giorno 28 del prossimo mese di settembre si terrà a Berna una nuova conferenza fra i delegati dei Governi che aderirono al progetto di convenzione internazionale sulla legislazione dei trasporti ferroviari.

Scopo della conferenza sarà quello di prendere in esame alcune osservazioni presentate sul progetto medesimo dall' Impero germanico, dopo di che si dovrebbe addivenire alla definitiva stipulazione del trattato.

Come si è fatto per la conferenza del 1881, il rappresentante del nostro Governo dovrà essere nominato di comune accordo fra i Ministri dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio.

Nella conferenza predetta del 1881, l' incarico di rappresentante dell' Italia fu affidato, come è noto, all' on. deputato comm. T. Villa.

><

La Direzione generale della Società per le ferrovie del Mediterraneo ha autorizzato, anche in pendenza della approvazione governativa, l' Impresa deliberataria della costruzione del ponte in muratura sulla Bormida a Cengio, ad intraprendere i relativi lavori, e ciò per l' urgenza che si ha di provvedere alla fondazione di quel manufatto prima delle piene autunnali.

><

Il giorno 6 corr. ebbe luogo, per parte della Commissione governativa, la visita di ricognizione al tronco Marianopoli-Santa Caterina.

La Commissione ha proposto l' apertura al giorno 20 corrente, onde lasciar il tempo necessario per coordinare i servizi e gli orari in relazione colla nuova direzione della linea principale fra Catania e Palermo.

><

Ci informano da Milano che la Direzione generale per le strade ferrate del Mediterraneo avrebbe dichiarato al Ministero dei lavori pubblici, di non poter secondare le istanze fatte dagli enti morali interessati per ottenere un miglioramento nelle comunicazioni ferroviarie fra l' Emilia e Genova. Le istanze stesse non potrebbero essere accolte che mediante la istituzione di un nuovo treno diretto, ciò che la predetta Direzione non troverebbe punto giustificato, imperocchè le attuali comunicazioni soddisfano sufficientemente ai reali bisogni degli interessati.

><

La predetta Direzione generale ha preso in esame la invenzione del sig. ing. Ernesto Gianfranceschi di Verona, relativa ad un nuovo sistema radiale automatico per far circolare i veicoli ferroviari sulle curve di minimo raggio, ed ha altresì dichiarato al Ministero dei lavori pubblici, dal quale ebbe incarico di riferire sulla invenzione Gianfranceschi, che la invenzione stessa risolve teoricamente in modo soddisfacente il problema propostosi dall' autore; ma che per varie cause non è il sistema praticamente applicabile con utilità del servizio.

><

Ci scrivono da Ferrara che quella Deputazione provinciale ha rivolte vive istanze a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, perchè voglia con ogni possa sollecitare il proseguimento della ferrovia Ferrara-Argenta fino a Ravenna e Rimini con la diramazione per Lugo.

Egli è evidente che senza il congiungimento da Argenta a Ravenna e Rimini, la linea Ferrara-Ravenna-Rimini che accorcia sensibilmente il transito da Brindisi al Veneto non potrà dare i ragguardevoli utili di esercizio che da essa si ripromettono, e di nessun giovamento sarebbero stati i sacrifici fatti dalla provincia di Ferrara per sollecitare la costruzione della parte di linea situata nel suo territorio.

><

Abbiamo altra volta pubblicato il programma, giunto a cura del Governo Belga al Ministero dei lavori pubblici, delle deliberazioni del Congresso per lo studio delle questioni relative alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate, che si riunirà a Bruxelles il giorno 8 del prossimo agosto nell'occasione

che si festeggerà in quella capitale il 50.o anniversario dell'inaugurazione delle strade ferrate nel Belgio.

Aggiungiamo ora, per quanto ci consta, che il predetto Ministero non avrebbe ancora provveduto alla nomina dei delegati, destinati a rappresentare il Governo e le nostre Amministrazioni ferroviarie al Congresso.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Chiavenna ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio perchè la stazione di Delebio, della nuova ferrovia Sondrio-Colico, sia autorizzata: al trasporto delle merci e del bestiame a grande velocità, a fare il servizio telegrafico, anche pei privati; al servizio delle merci a piccola velocità; al rilascio dei biglietti di andata e ritorno per le stazioni di Sondrio, Morbegno e Colico.

La predetta Camera, a sostegno delle proprie domande fa osservare che Delebio conta una popolazione di circa 2000 abitanti e più che 1300 capi di bestiame; annovera tre opificii per la lavorazione della seta, una fornace da calce, una fabbrica di ferri da taglio, una latteria sociale, ed un grandioso molino a cilindri per la farinazione dei cereali.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha raccomandata la preindicata istanza a quello dei lavori pubblici.

><

Siamo informati che il Ministero dei lavori pubblici, in seguito ad istanze della Direzione generale delle Poste, farà invito alle nuove Società ferroviarie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia, perchè con appositi avvisi diffidino il pubblico acciocchè si astenga dallo includere lettere nei colli delle merci, essendo ciò contrario alla legge postale ed andando i contravventori incontro alle penalità comminate dalla legge stessa.

><

Ci consta che la provincia di Mantova concessionaria della ferrovia di quarta categoria da Suzzara a Ferrara, sta trattando con la Società sub-concessionaria della costruzione e dell' esercizio della ferrovia medesima, pel tramutamento di essa dal 3 o al 2.o tipo ferroviario, aumentando il peso delle rotaie onde non abbia ad essere la sola che sarebbe di potenzialità inferiore alle tante altre linee, con le quali andrà ad allacciarsi ed a mettere capo.

Prima però di addivenire ad una definitiva decisione in argomento, l' Amministrazione provinciale predetta attende dal Ministero dei lavori pubblici l'esito di una sua istanza fatta allo scopo di avere una dichiarazione ufficiale che nel caso di riscatto della linea, la somma che per ciò pagherebbe il Governo abbia a comprendere anche la maggiore spesa derivante dalla trasformazione di tipo.

><

Ci informano da Macerata che si sta lavorando attivamente attorno al tronco da San Severino a Castelraimondo (della lunghezza di m. 11.530) appartenente alla linea Macerata-Albacina, allo scopo di aprirlo all' esercizio per l' ottobre prossimo; nella quale epoca potrà essere in pronto anche il tronco di m. 5.500 circa compreso fra Pausolo e Macerata della linea Macerata-Porto Civitanova.

><

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole su di un progetto di appalto, concernente la fornitura ed il collocamento in opera delle travate metalliche pei ponti del tronco della ferrovia Succursale dei Giovi, compreso fra Mignanego e Ronco.

><

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che meriti la ministeriale approvazione il progetto di appalto relativo alla provvista e positura in opera della travata metallica pel ponte sul Canale Lagunare Lusenzo, lungo la ferrovia da Adria a Chioggia.

La lunghezza della travata da provvedersi è di m. 32.40 e la spesa all' uopo preventivata rileva a lire 43,000.

><

In seguito ad accordi presi fra la cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia e la Società delle ferrovie Meridionali, venne stabilito di estendere l' applicazione della tariffa locale n. 303, riguardante il trasporto del vitriolo verde (solfato di ferro), al percorso delle linee costituenti la rete Mediterranea.

><

Con recente decreto S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la costruzione e l' esercizio di una tramvia a vapore da Altavilla a Montemagno, da stabilirsi sulla sede della strada provinciale Asti-Casale, in prolungamento dell' attuale linea Alessandria-Altavilla.

Il nuovo tronco ha la lunghezza di m. 4500, e lungo il suo percorso saranno stabilite due stazioni; a Viarigi l' una, a Montemagno l' altra.

><

Ci informano da Taranto che i Comuni interessati nella più sollecita costruzione della ferrovia da Taranto a Brindisi, si sono rivolti a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, perchè voglia compiacersi di emanare energiche e rigorose disposizioni, le quali valgano a richiamare la Impresa costruttrice del tronco della predetta ferrovia, compreso fra Taranto e Grottaglie, all' adempimento dei suoi doveri, portando a compimento i lavori ad essa affidati nel più breve termine possibile. Ciò è tanto più indispensabile, quando si consideri che l' epoca fissata in contratto per la ultimazione del tronco è già scaduta da oltre un anno, e che il ritardo nell'apertura all'esercizio del tronco succitato fa si che non si possa utilizzare il tronco successivo fino a Latiano che è pressocchè ultimato.

><

In aggiunta alle informazioni date in un precedente nostro numero (26), siamo in grado di pubblicare che le Commissioni elette dai Comitati delle Casse-pensioni delle Meridionali, delle Calabro-Sicule, delle Romane e dell' Alta Italia, presiedute dall' onorevole sig. comm. Nicolò Nobili, esaurito l'incarico relativo alle misure transitorie per conservare l' autonomia delle Casse-pensioni medesime, e per assicurarne il regolare funzionamento anche dopo la trasformazione delle Amministrazioni ferroviarie, hanno già incominciato a trattare dell'altro loro mandato, e cioè degli studi per migliorare, e, se possibile, unificare i diversi statuti, anche a mente dei recenti capitolati d'esercizio.

Conscii delle gravi difficoltà che si frappongono all'attuazione di questa riforma delle Casse-pensioni, che involve questioni di capitalissima importanza,

facciamo voti perchè i lavori che le dette Commissioni si sono ripartiti, secondo la speciale competenza dei funzionari che vi sono addetti, e (ci consta esservisi accinti con tutta la buona volontà) sortano il desiderato effetto colla sollecitudine compatibile coi lunghi studi richiesti dall'arduo compito, in modo da riescire a rendere sicure le sorti dei Sodalizii riuniti, e ad assecondare nei limiti del possibile le legittime aspirazioni della numerosa famiglia ferroviaria con quel miglioramento delle pensioni, che sarà acconsentito dalle nuove condizioni dei Sodalizii stessi.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto ampliamento fabbricato passeggeri nella stazione di S. Antonino, linea Torino-Susa;

Id. riformato fabbricato passeggeri della stazione di Chioggia, linea Adria-Chioggia;

Nuovo progetto della rampa a sinistra del ponte sul Reno e fermata del Traghetto, ferrovia Bologna-Portomaggiore;

Ampliamento della stazione di Torano Lattarico nella ferrovia Buffaloria-Cosenza;

Progetto d'appalto del tronco Bastia-Alfonsine della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Id. di restauro al ponte Monaco lungo il tronco strada nazionale 57 da Ponte Calore a Ponte Lao (Potenza);

Id. nuovo carcere giudiziario in Gerace Marina (Reggio Calabria);

Domanda del Municipio di Roma per autorizzazione di costruire il nuovo ponte sul Tevere al Popolo (Roma);

Progetto di massima d'una ferrovia da Oleggio a Busto Arsizio;

Id. id. da Barletta a Spinazzola;

Prolungamento a Montemagno della tramvia Alessandria-Altavilla;

Progetto per costruzione di Spaltone con sottoposto espurgo di terreno al Drizzagno Lusia, nell'arginatura destra di Adige (Rovigo);

Id. di variante per la nuova colmata dei torrenti Esse e Mucchia a destra del Canale Maestro della Chiana (Arezzo).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — In seguito all'incanto tenutosi il 7 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Regia Prefettura di Macerata, il sig. Frontini, mediante l'offerto ribasso del 14 55 0[0, rimase provvisorio deliberatario dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano compreso fra la stazione di Macerata (esclusa) e quella di Pollenza Urbisaglia a Sforzacosta (inclusa), lungo metri 7047, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni. Il prezzo rimane pertanto ridotto a L. 760,505 I fatali scadono a mezzodì del 1° agosto. (V. n. 24 del *Monitore*).

La cauzione provvisoria è fissata in L. 45,000; quella def. in L. 90,000.

Ferrovia Legnago Monselice. — Mercoledì della scorsa settimana ebbero luogo le aste per l'appalto della costruzione dei due tronchi ferroviari Legnago-Boschi Sant'Anna e Boschi Sant'Anna-Montagnana.

Il primo tronco rimase appaltato al signor Luzzati ing. Giuseppe di Venezia col ribasso del 28.88 per cento (un milione di ribasso circa) L'importo era di 3,493,000, rimase così ridotto a 2,484,000.

Il secondo tronco fu deliberato al sig. Fuschini Achille col ribasso del 26.27 per cento. L'importo era di 454,000 lire e rimase così deliberato a L. 401,828.

I fatali per i due suindicati appalti scadono a mezzodì del 1° agosto. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ferrovie del Mediterraneo. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'11 corr. pubblica il decreto che approva lo statuto della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo, a condizione però che gli articoli 4, 8. 12, 24, 30, 31, 58 e 61 vi siano modificati sì e come in esso decreto trovasi specificato. Per mancanza di spazio noi dobbiamo rimandare al prossimo numero la pubblicazione in queste colonne dell'intiero predetto statuto, quale venne dal Governo approvato.

Ferrovie Meridionali. — Il Consiglio d'Amministrazione della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali valendosi delle facoltà attribuitegli dall'assemblea generale del 29 maggio 1884, ha nella sua riunione dell'8 corrente deliberata la creazione di n. 60,000 nuove azioni del valore di 500 lire ciascuna, in tutto conformi a quelle attualmente in circolazione, deliberando in pari tempo che tali nuove azioni spettano di pien diritto agli azionisti attuali, ai quali verranno offerte alla pari in epoca da determinarsi, e con un preavviso di non meno di 60 giorni.

Le azioni oggi in circolazione essendo 300 mila ne risulta che ogni possessore di 5 avrà diritto ad una delle nuove alla pari.

Ferrovia Napoli-Nola-Bajano. — Sabato, 11 corr. venne inaugurata la linea che da Napoli porta a Nola ed a Bajano.

Questa ferrovia traversa ubertose pianure, ridenti colline, amene cittadine, pittoreschi villaggi, esponendo al vostro sguardo estatico le interminabili bellezze e ricchezze di 3 provincie, dalle sponde del Sebeto ai monti Irpini.

La linea è lunga 38 chilometri; le stazioni sono 18, cioè Napoli, Poggioreale, Casalnuovo, Pomigliano d'Arco, Castello di Cisterna, Brusciano, Mariglianella, Marigliano, S. Vitagliano, Scissiano, Saviano, Nola, Cimitile, Camposano, Cicciano, Roccaiuola, Avella e Bajano.

Una Società anonima, italo belga (con sede a Bruxelles ed a Roma), l'ha costruita, senza chieder sussidio nè al Governo, nè alle Provincie, nè ai Comuni. All'esatto servizio unisce la mitezza delle tariffe per viaggiatori e merci.

Sicchè è superfluo augurare alla ferrovia Napoli-Nola-Bajano buona fortuna: l'avvenire è assicurato ad essa come conseguenza delle belle promesse.

Ferrovia Foggia-Manfredonia. — Domenica scorsa veniva inaugurata questa ferrovia. Il treno inaugurale ha percorso, acclamato dalle popolazioni, l'intero tronco Foggia-Manfredonia, senza inconvenienti.

In quest'ultima città la popolazione si era riversata nelle adiacenze della stazione con grandi manifestazioni di gioia. A ricevere gl'invitati dell'inaugurazione, si trovavano tutte le autorità e le rappresentanze delle Società cittadine.

Ferrovia Mantova-Modena. — Nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 corr. luglio troviamo pubblicata la legge, colla quale è autorizzata sulla parte straordinaria del bilancio della guerra la spesa di L. 525,000, portata dalla Convenzione 2 agosto 1884 colla Società anonima della ferrovia Mantova-Modena, per pagamento di opere militari da essa eseguite nella linea attraverso le fortificazioni di Mantova e Borgoforte.

La preindicata somma verrà stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio della guerra dell'esercizio 1884-85.

Ferrovia Modena-Vignola. — È stato firmato il decreto che approva la Convenzione stipulata fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e la provincia di Modena, rappresentata dai signori comm. avv. C. Sandonnini e cav. P. Zanfaguini, deputati provinciali, per la conces-

sione alla provincia stessa della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia, della lunghezza di circa 25 chilometri, compreso fra Modena e Vignola, da eseguirsi a sezione ridotta, con facoltà tuttavia di adottare la sezione ordinaria.

Il Governo accorda alla provincia concessionaria un sussidio di L. 1,000 a chilometro per la durata di 35 anni, limitato però alla sola parte del tronco ferroviario avente sede propria.

Giusta il progetto di massima, la linea si staccherebbe a Modena dalla ferrovia Modena-Sassuolo e raggiungerebbe Vignola per Villa S. Donnino della Nizzola, Castelnovo e Spilamberto.

Stazioni o fermate nelle seguenti località: Castelnovo, Spilamberto, Vignola, Variglio, S. Donnino, Sette cani e Sant' Eusebio.

La spesa presunta ammonta a L. 1,800,000 ossia a circa L. 70,600 per chilometro in media.

La durata della concessione è di 90 anni.

Ferrovie complementari nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino nella sua adunanza del 2 corrente luglio deliberò di proporre al Governo che siano comprese fra le ferrovie complementari, di cui all'art. 20 della legge 7 aprile 1865, salva migliore classificazione:

1° Quella di raccordamento al Gottardo e Prealpina secondo il voto della Commissione mista;

2° Quella di complemento della linea Torino-Savona fra Carmagnola e Torino per Carignano;

3° Quella fra Oulx e Briançon.

Le ferrovie e la provincia di Novara. — Il Consiglio provinciale di Novara deliberò di optare pel disposto dell' art. 18 della legge 27 aprile 1885, accettando la riduzione ad un quarto delle quote di concorso, e rinunciando al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio delle ferrovie, cui la Provincia si è obbligata di contribuire.

Incaricò pure la Deputazione provinciale di presentare al Governo domanda di iscrizione in 4.a categoria, senza rinunciare a classificazione migliore, della linea o tronchi di raccordamento fra Torino ed il Sempione ed il Gottardo; instando perchè, a vantaggio generale dei commerci e delle industrie e particolare di quelli della Provincia novarese, la linea o tronchi scorrano nella regione montana e lacuale di essa, ove le industrie hanno le loro sedi più importanti; obbligandosi fin d' ora il Consiglio a contribuire poi in quella quota di spesa che potrà spettare alla Provincia, ritenuto il maggiore interesse per quella di Torino.

Prodotti ferroviari. — Diamo, come è nostro solito, il seguente prospetto dei prodotti ferroviari del mese di aprile 1885, confrontati con quelli dell'aprile 1884.

Il prodotto generale dell'aprile 1885 ammonta a lire 17,839.763, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	7,264,532
Bagagli	»	291,395
Merci a grande velocità	»	1,486,005
Id. a piccola velocità	»	8,701,122
Prodotti diversi	»	96,709
Totale	L.	17,839,763

Tale prodotto va poi così ripartito:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	9,036,201	L.	9,103,013
	Romane	»	3,115,865	»	3,128,140
	Calab.-Sic.	»	1,143,246	»	1,100,133
	Venete	»	100,650	»	99,999
Ferrovie di Società esercite dallo Stato		»	1,509,797	»	1,513,465
» Meridionali		»	2,360,690	»	2,141,623
» Sarde		»	107,315	»	116,837
Ferrovie diverse		»	465,999	»	380,383
Totale		L.	17,839,763	L.	17,574,593

Si ebbe dunque nell'aprile 1885, in confronto dell'aprile 1884, un aumento di L. 265,170. — Aumentarono le Calabro-Sicule di L. 43,113, le Venete di L. 9,651, le Meridionali di L. 219,067, le Ferrovie diverse di L. 85,616. — Diminuirono invece le ferrovie dell'Alta Italia di L. 66,812, le Romane di L. 12,275, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 3,668, le Sarde di L. 9,522.

I prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile furono:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	24,030,023	L.	24,202,270
	Romane	»	8,250,878	»	8,549,729
	Calab.-Sic.	»	3,273,797	»	3,132,844
	Venete	»	275,200	»	277,001
» di Società esercite dallo Stato		»	4,049,067	»	4,282,722
» Meridionali		»	6,502,679	»	6,020,695
» Sarde		»	335,986	»	331,062
» Diverse		»	1,164,495	»	941,727
Totale		L.	47,888,125	L.	47,738,050

Nel primo quadrimestre del 1885 si ebbe pertanto un aumento totale di L. 409.245, in confronto del corrispondente periodo del 1884. Furono in aumento: le Calabro-Sicule di L. 184,066, le Venete di L. 7,850, le Meridionali di L. 701,051, le Ferrovie Diverse di L. 308,384. — Diminuirono invece le ferrovie dell'Alta Italia di L. 239,059, le Romane di L. 311,126, le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 237,323, le Sarde di L. 4,598.

Il prodotto chilometrico nel mese di aprile fu:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	3,031	L.	3,132
	Romane	»	1,803	»	1,849
	Calabro-Sicule	»	764	»	789
	Venete	»	734	»	664
» di Società esercite dallo Stato		»	1,637	»	1,641
» Meridionali		»	1,367	»	1,240
» Sarde		»	261	»	284
Ferrovie diverse		»	679	»	713
Media complessiva		L.	1,768	L.	1,808

Infine il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 30 aprile è stato il seguente:

			1885		1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	11,092	L.	11,665
	Romane	»	6,577	»	6 909
	Calabro-Sicule	»	2,954	»	3,051
	Venete	»	2,743	»	2,686
» di Società esercite dallo Stato		»	6,029	»	6,286
» Meridionali		»	5,135	»	4,729
» Sarde		»	1,078	»	1,089
» Diverse		»	2,493	»	2,731
Media complessiva		L.	6,536	L.	6,794

La lunghezza assoluta al 30 aprile 1885 era di chilometri 10,190; al 30 aprile 1884, chilometri 9,852. La lunghezza media di esercizio nel 1° quadrimestre 1885 fu di chilometri 10,054, nel corrispondente periodo 1884 di chilometri 9,612.

Ferrovie Faenza-Lugo e Faenza-Russi. — Il Consiglio comunale di Faenza deliberò di chieder al Governo la costruzione degli importantissimi tronchi ferroviari Faenza-Lugo e Faenza Russi, congiungenti direttamente, e abbrevianti la distanza al Mediterraneo e all' Adriatico.

Notizie Ferroviarie Estere

La ferrovia del Sempione. — Leggiamo nel *Paris-Bourse*:

« La Società del Sempione si è rivolta al Consiglio federale svizzero per ottenere il prolungamento della concessione che spirava il 31 dicembre 1885. Benchè il pro-

getto del Sempione non sia ancora entrato in una fase pratica, la costruzione delle linee di allacciamento si fa attivissimamente nella rete della Società della Svizzera occidentale.

La massima parte delle linee in esercizio è a doppio binario, e il prolungamento della linea della valle del Rodano alla frontiera savoiarda sarà quanto prima un fatto compiuto, e ciò grazie alla costruzione del tronco Bouverès-Saint Lingolphe. Nello stesso tempo la Società Paris-Lyon si avanza da Evian a Saint-Lingolphe, il che costituisce un collegamento diretto tra le reti francese e svizzera.

Non appena sieno risolte le difficoltà relative a questioni di frontiera, si costruirà la linea da Ginevra ad Annevane. Si sa che, per diversi anni, questioni politiche hanno fatto sì che Ginevra non aveva che un semplice *tramway* che la collegasse alla linea Bellegarde Evian.

Ferrovie svizzere. — Scrivono da Berna alla *Koelnische Zeitung*, che si è costituito un Sindacato belga per la costruzione della ferrovia del Brunig. Un eminente ingegnere belga ricevette l'incarico di preparare i piani e di stendere un rapporto sul progetto.

Ferrovia della Siria. — Varii capitalisti di Beirut, tra cui alcuni europei, hanno presentato alla Porta il progetto di costruzione di una ferrovia Bairut-Damasco per mezzo della quale la capitale della Siria verrebbe congiunta col Mediterraneo

La Porta ha accolto con tanto favore questo progetto, che ha promesso di cominciare subito i lavori preliminari.

Notizie Diverse

Risanamento di Torino. — Il sindaco di questa città ha rivolto al R Governo la seguente domanda:

« Il Consiglio comunale di Torino in adunanze 12, 14, 16 gennaio ed 11 e 13 marzo corrente anno, deliberava la esecuzione delle opere di risanamento e miglioramento dei quartieri centrali della città, riassunte nel progetto in tre fogli di disegni dell'ing. Velasco, capo del civico Ufficio tecnico in data 20 detto marzo, progetto approvato, con deliberazione del 9 aprile, dalla Deputazione provinciale, e che riportava poi parere favorevole dall'Ufficio del Genio civile il 16 stesso mese, e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 2 maggio successivo ».

« Stante l'urgenza, il sindaco sottoscritto, in esecuzione di analoga deliberazione della Giunta municipale in data 1° corrente mese, rivolge formale domanda al Governo del Re perchè sia per Decreto Reale dichiarata opera di pubblica utilità il deliberato progetto dei lavori di risanamento e miglioramento della città di Torino ».

« Ai sensi dell'articolo 3° della legge 25 giugno 1865, n. 2339, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, la presente domanda viene accompagnata e corredata dalla relazione sommaria, e dal piano di massima delle opere e dei terreni occupandi in data 20 marzo corrente anno, sottoscritto dal cav. Velasco, capo del civico Ufficio tecnico, che rimarranno depositati nella civica Segreteria (Uffizio 7°, tecnico, sez. 1ª) per quindici giorni dalla data della pubblicazione della presente domanda e della sua inserzione nel Foglio periodico della R. Prefettura, ai termini e per gli effetti degli articoli 4 e 5 della citata legge sulle espropriazioni ».

Torino, 8 luglio 1885. *Il sindaco*: Di Sambuy.

Stazione nel porto di Genova — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica nel suo num. 163 la legge colla quale è autorizzata la spesa di L. 160,000 per la costruzione sul ponte sporgente « Principe Federico Guglielmo » nel porto di Genova, di un fabbricato ad uso di stazione per l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori.

Tale spesa verrà inscritta in apposito capitolo del bilancio passivo della Marina, per l'esercizio 1885-86.

Società metallurgica a Savona. — Il giorno 9 luglio 1885 la Ditta Tardy Benech stipulava l'atto di trasformazione o trapasso del proprio Stabilimento metallurgico di Savona alla nuova Società costituitasi colla denominazione di « Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech con sede in Savona ».

Il capitale sociale è di 7 milioni, di cui metà fu coperto dai due soci della Ditta: i signori Tardy Giuseppe e Benech Evaristo; e l'altra metà fu coperta da vari amici della Ditta, forti capitalisti ed industriali e tutti interessati all'avvenire del grandioso Stabilimento Tardy e Benech.

Intendimento della nuova Società è quello di compiere il programma iniziato dai signori Tardy e Benech, aggiungere cioè alla fabbricazione e laminazione del ferro, che già si pratica su larga scala e per ogni qualità, dimensione e forma di ferri, il pudellaggio e l'acciaieria. L'opificio di Savona dell'Impresa industriale italiana, stato da questa ceduto alla Ditta Tardy e Benech, è destinato al nuovo impianto del pudellaggio ed acciaieria.

La capacità di cui diedero già prova i signori Tardy e Benech colla erezione dell'attuale loro Stabilimento che forma giustamente l'orgoglio di Savona, l'intelligenza e solerzia spiegata nella loro direzione, sono la maggior garanzia dell'avvenire splendido riservato alla nuova Società, della quale essi continueranno ad essere l'anima.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviari furono trattati con freddezza e con parzialità in favore delle azioni Meridionali, le quali vennero negoziate costantemente al prezzo di 699 a principio *ex-coupon*, poi a 686, e infine a 693. Le obbligazioni relative si aggirarono sul 306.50 al 306.25; i boni rimasero invariati a 541.

Le nuove azioni della Società della Mediterranea perdettero nel corso dell'ottava un po' di quel favore che su tutti i mercati italiani avevano destato. Quotate al principio a 567, vennero giù giù degradando fino a 552.50. Il giorno 7 e 8 corrente venne aperta sui mercati esteri la sottoscrizione del nuovo titolo, e checchè si vada fantasticando dai detrattori di esso, la sottoscrizione ebbe in quelle piazze un buon successo, come l'ebbe nelle piazze italiane, le quali a mercato privato assorbirono tutte quelle azioni che la Società aveva disponibili. Le realizzazioni, come suole avvenire, diedero luogo alla lieve reazione che ne seguì, e non v'è a maravigliare, poichè si sa che il Consiglio d'amministrazione della Mediterranea abbandonò il titolo alle evoluzioni naturali della Borsa, e perciò il fortunato possessore del titolo, che l'ebbe al prezzo di emissione, non potè resistere ad assicurarsene il benefizio rivendendole. Malgrado ciò, è da lodarsi il Consiglio d'amministrazione della Mediterranea di non avere iniziata la grande impresa, con giuochi di Borsa, nell'intento di dare alle azioni corsi artifiziosi.

CONVOCAZIONI

Società anonima tramvia Pinerolo-Perosa Argentina. — Assemblea generale straordinaria per il giorno 26 luglio 1885, alle ore 2 pom. negli uffici della Società in Pinerolo per relazione del Consiglio d'amministrazione sulle condizioni tecniche e finanziarie della Società al 30 aprile 1885; bilancio di situazione al 30 aprile 1885; relazione dei sindaci; riduzione del capitale sociale; provvedimenti relativi alla cessata Direzione della Società; provvedimenti finanziari per la continuazione dell'esercizio.

In mancanza di numero legale la 2.a convocazione è fin d'ora fissata per la stessa ora della domenica successiva 2 agosto 1885.

ESTRAZIONI

Società anonima per la ferrovia d'Ivrea - Sede in Torino — Numeri corrispondenti alle 43 azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione nella seduta pubblica del Consiglio d'amministrazione in data 3 luglio 1885;

1 281 698 793 826 1142 1865 1902 1914 1917
2133 2263 2447 2540 2594 2744 2999 3015 3078 3638
3644 3681 3797 4211 4557 4590 4665 4816 4918 4927
5466 5536 5643 5974 6023 6200 6305 6644 6820 6949
7179 7419 7569.

Le suddette azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1885. A partire dal giorno 2 gennaio successivo verrà aperto presso la cassa della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Torino il pagamento del capitale nominale delle azioni suddette.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Treviso (18 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco d'argine sinistro del Piave, dal sottopassaggio dinanzi la Piazza di Noventa fino all'incontro colla ferrovia Mestre-Portogruaro, provv. deliberato per la presunta somma di L. 135,211.51 (Vedi n. 25 del *Monitore*).

Municipio di Taranto (18 luglio, ore 12 merid., def.) — Appalto per concessione della costruzione dell'acquedotto e relativa distribuzione dell'acqua potabile nell'interno e sobborghi di questa città, provvisoriamente aggiudicato alle condizioni seguenti:

1. La durata della concessione di anni 64.
2. Il prezzo dell'acqua da distribuirsi quotidianamente ai privati a centesimi 46.55.
   a) L'abbuonamento annuo a lire 152.57.
   b) Quello semestrale a lire 76.285.
   c) Quello trimestrale a lire 38.1425.
3. La garanzia da prestarsi dal comune all'appaltatore ad annue lire 41,457.43, corrispondente a 231.80 metri cubi di acqua al giorno.

Comune di Fivizzano (18 luglio, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Lavori occorrenti alla costruzione del tronco Fivizzano-Pognana Signano, con diramazione per il Ponte di Fivizzano, della strada comunale obbligatoria a Fivizzano-Pognana-Turano, della complessiva lunghezza di metri 4343, in base al progetto compilato dall'ing. comunale signor dott. Giuseppe Turchetti. Prezzo L. 60,160. Cauzione provv. L. 3,000; def. L. 5,000. Fat. ore 11 ant. 23 luglio.

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2.a (18 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di rimissione del tratto di strada da Squillace a Chiaravalle, provv. deliberato per L. 17,465.50.

Municipio di Gallipoli (20 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di fabbricato in Sannicola (frazione del comune) per uso di casa municipale e scuole elementari. Prezzo L. 12,512 02. Cauz. provv. L. 625.60; def. L. 1,251.20. Fat. 4 agosto 1885.

Id. (20 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per sistemazione d'una parte di strade al borgo di questa città in base al progetto d'arte formato dall'ing. sig. Consiglio Gregorio al 20 agosto 1884, regolarmente approvato. Prezzo L. 45,000. Cauz. provv. L. 2,250; def. L. 4,500. Fat. ore 10 ant. 4 agosto.

Municipio di Giardini (20 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto della costruzione del lastricato lungo la strada interna denominata Umberto e continuazione per la costruzione della strada marina, provv. aggiudicato per L. 59,113.75.

Prefettura di Avellino (20 luglio, ore 12 mer., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Faeto, tronco dall'abitato di Greci al torrente Lucifero, della lunghezza di metri 5573.14, e pel prezzo a base d'asta di lire 57,500, giusta il progetto redatto dal delegato stradale signor Caine del 20 luglio 1880. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 5,750. Fat. a 15 giorni.

Municipio di Messina (21 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione della strada comunale obbligatoria dal Rivo Inferno al villaggio Faro Superiore, previsti in L. 48,170.70, giusta la perizia data li 31 agosto 1881 dall'ing. comunale sig. Ludovico Molino Foti, provv. aggiudicato al sig. Pasquale Arcadi, col ribasso del 12 3/4 0/0 sul prezzo anzidetto. Cauzione provvisoria L. 1,000.

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2.a (23 luglio, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del tratto di strada da Borgia a Maida. Prezzo ridotto L. 144,661.64. Dep. L. 7,000.

Comune di Racalmuto (23 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di ricostruzione e sistemazione del Corso maggiore di questo comune in base al progetto d'arte redatto dall'ingegnere cav. Ignazio Bevilacqua ed ai capitoli d'oneri approvati da questa Giunta municipale ai 18 aprile 1885 ed omologati dalla Deputazione provinciale in seduta del 24 or caduto giugno. Prezzo L. 72,060. Cauz. provv. L. 4,000; fat. mezzodì 13 agosto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (23 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un argine sulla destra del torrente Cosa, dal ponte della strada provinciale Casarsa-Spilimbergo fino alla foce in Tagliamento e lungo la destra di Tagliamento stesso fino alla fronte di Aurova, dell'estesa di metri 4,040.48, in comune di S. Giorgio della Richinvelda, non che all'esecuzione di un respingente sul Cosa e di un molo sul Tagliamento, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 100,100. Cauz. provv. L. 8,000; def. lire 10,000. Fat. a giorni 5.

Id. (24 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso con parziale ributto e presidio frontale dell'arginatura destra del fiume Tagliamento, dall'abitato di S. Giorgio a Sollazzetto, dell'estesa di metri 5,094.35, compresa nel territorio del comune di S. Michele, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 115,930. Cauz. provv. L. 8,000; def. L. 16,000. Fatali a giorni 5.

Città di Alba (24 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere a difesa della sponda destra del Tanaro in regione Medica presso Alba. Prezzo ridotto L. 39,218.80. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 6,000.

Città di Roma (24 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione della piazza di Santa Maria in Trastevere, per cui è prevista la somma di L. 20,000. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo, Fatali 10 agosto ore 11 ant.

Id. 24 luglio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di nuovi ambienti in uso dei gabinetti di fisica e di storia naturale presso l'Istituto superiore di magistero femminile in via Cernaia, per la prevista spesa di L. 10,169. Cauz. provv. L. 500; def. L. 1,000. Fatali 10 agosto ore 11 ant.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (28 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 21, da Albano a Marsiconovo, compreso fra il pozzo di Rocco Padula ed il torrente Inferno, della lunghezza di metri 10,675, provv. deliberato per L. 150,933.44. Cauz. provv. L. 12,000; def. il decimo. (V. n. 20 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (28 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 52, da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Pennapiedimonte, compreso fra la sponda destra del fiume Avello sotto Pennapiedimonte e l'abitato di Palombaro, della lunghezza di metri 6,936.35, provv. deliberato per la presunta somma di lire 191,785 50. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (28 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 14, Isernia Atina-Roccasecca, compreso fra il ponte Vandra e Ponte Rotto sul Volturno, della lunghezza di metri 7,683.85, provv. deliberato per la presunta somma di L. 142,183.72. (V. n. 24 del *Monitore*).

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della Impresa Vivanet in Sardegna la fornitura in opera di una travata sul Siliqua di metri 49 di luce.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

23ª SETTIMANA. — *Dal 4 al 10 giugno* 1885

RETE ADRIATICA-TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	501,205.55	283.17
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	473,744.00	275.11
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 27,461.55	+ 8.06
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,733.33	11,962,007.36	6,901.17
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	11,128,797.96	6,462.71
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 11.33	+ 833,209.40	+ 438.46

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	240,755.04	161.47
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	213,251.76	152.00
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	— 27,503.28	— 9.47
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	5,916,438.77	3,968.10
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,386.05	5,596,343.17	4,037.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+104.95	+ 320,095.60	— 69.52

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	11,733.90	399.81	12,133.71
Torino-Lanzo . » 32	30,547.92	11,532.45	42,080.37
Settimo-Rivarolo » 23	10,452.09	10,080.10	20,532.19
Santhià-Biella . » 30	22,421.09	21,181.07	43,602.16
Fossano-Mondovì » 24	3,611.60	68.83	3,680.43
Sassi-Superga . . » 3	6,782.20	»	6,782.20
	85,548.80	43,262.26	128,811.06

Strade Ferrate Romane

14ª SETTIMANA. — *Dal 2 all'8 aprile* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	706,441.23	21,341.26
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	735,221.41	22,827.47
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	28,780.18	1,486.22
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. all'8 aprile 1885 .	1,725 —	9,101,163 81	19,650.51
Periodo corr. 1884	1,684 —	9,404,411.81	20,645.94
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	303,248.03	995.43

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 30 giugno 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	16,793.10	1,461 55	6,128.05	2,491.60	3,534.65	2,762.05
Bagagli . . .	296.95	36,15	78.80	6.35	111 30	0.95
Merci G. V.	1,748 90	219.50	416.25	58.70	592.00	»
Merci P. V.	12,860.35	1,939.20	3,761 70	1,217.25	1,769.60	333.15
Totali . .	31,699.30	3,656.40	10,684.80	3,806 90	6,007.55	3,096.15

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Coregliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Vertasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scaffa, Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima Merapotamo, Fiume Grande* e *Disgrasia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca, Forza d' Agrò, Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Veline*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

		Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Sira* (H')	» Belluno-Birbane	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	181
N. 45 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	31
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 756 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz.* in *Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	1711
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Fenalline e lanternini per	Particolari diversi	738
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borse Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12291

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 22 Luglio 1885. — Num. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

STATUTO

DELLA SOCIETA' FERROVIARIA MEDITERRANEA

Pubblichiamo, come abbiamo promesso, il testo completo dello statuto della nuova Società Mediterranea, quale venne approvato dal R. Governo:

TITOLO I. — *Oggetto, sede, capitale e durata della Società.*

Art. 1. È costituita una Società anonima sotto il titolo: *Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo,* la quale ha per oggetto di assumere l'esercizio delle linee componenti la rete Mediterranea, ed eventualmente, a richiesta del Governo, la costruzione e lo esercizio di altre strade ferrate, con tutti i diritti ed obblighi, tanto per l'esercizio, quanto per le costruzioni, stabiliti dal contratto, dagli atti addizionali e dal capitolato ed allegati relativi approvati colla legge del 27 aprile 1885, n 3048 (serie 3ª).

Essa potrà inoltre, previa autorizzazione del Governo, assumere concessioni, costruzione ed esercizio di altre ferrovie, ed anche imprese attinenti ai trasporti ferroviari.

Art. 2. La Società ha la sua sede in Milano.

Sono istituite due direzioni di esercizio, una in Napoli e l'altra in Torino.

È pure istituito un ufficio permanente di rappresentanza in Roma per tutti i rapporti della Società col Governo, ed uno speciale ufficio di movimento e traffico in Genova.

Il Consiglio d'amministrazione provvederà, ove occorra, all'istituzione di altre direzioni di esercizio e di altri uffici speciali.

Art. 3. Il capitale sociale è stabilito nella somma di centotrentacinque (135) milioni di lire, ed è rappresentato da duecentosettantamila (270,000 azioni di cinquecento (500) lire ciascuna.

Art. 4. La Società durerà sino al 30 giugno 1945.

Avvenendo il caso che il Governo o la Società usino del diritto di far cessare il contratto indicato nell' art. 1 del presente statuto alla fine del primo o del secondo dei periodi ventennali stabiliti nell'art. 6 del contratto medesimo, la Società sarà sciolta di diritto e passerà in istato di liquidazione.

All'infuori di questo caso e di quelli previsti nell'art. 10 della legge e nell'art. 40 del Contratto citati nel suddetto art. 1 la Società non può sciogliersi per propria volontà prima del termine sopra fissato.

TITOLO II. — *Amministrazione e direzione.*

Art. 5. — La Società è amministrata da un Consiglio composto di ventitre membri.

I membri del Consiglio devono essere di nazionalità italiana.

Art. 6. Ogni amministratore deve dare cauzione per la sua gestione col deposito di quattrocento (400) azioni nelle casse della Società.

Se le azioni depositate sono al portatore, devono convertirsi in nominative, ed in ogni caso il vincolo deve essere iscritto nel libro delle azioni.

Art. 7. I membri del Consiglio di amministrazione sono eletti dall'assemblea generale ordinaria.

Per la prima volta sono designati nell' atto costitutivo della Società, ma la nomina non può avere effetto senza l'approvazione del Governo.

Art. 8. I consiglieri d'amministrazione durano in carica per un triennio. La rinnovazione si fa ogni anno dall' assemblea generale ordinaria.

Dopo il primo e dopo il secondo anno cessano dall'ufficio otto consiglieri designati dalla sorte.

In seguito si procede per ordine di anzianità.

I consiglieri possono sempre essere rieletti.

Art. 9. In caso di vacanza di un posto di consigliere, il Consiglio di amministrazione procede a nuova nomina nelle forme stabilite negli articoli 12 e 14, e l'eletto rimane in carica sino alla prossima assemblea generale ordinaria.

Il consigliere così surrogato al mancante, ove sia confermato, o il nuovo eletto dall'assemblea, rimane in carica soltanto pel tempo in cui doveva rimanervi il mancante.

Art. 10. Il Consiglio d'amministrazione nomina ogni anno nel suo seno un presidente e due vice-presidenti.

In loro mancanza il consigliere più anziano di età ne fa le veci.

Art. 11. Il Consiglio d'amministrazione è convocato dal presidente o da chi ne fa le veci.

Le adunanze ordinarie hanno luogo almeno una volta al mese.

Le adunanze straordinarie hanno luogo qualunque volta l'interesse della Società lo richieda, oppure quando ne venga fatta domanda alla presidenza da almeno tre consiglieri d'amministrazione, o dal direttore generale, o dai sindaci.

Art. 12. Per la validità delle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione è richiesta la presenza di almeno 12 membri.

Art. 13. L'amministratore che in una determinata operazione ha, in proprio nome o come rappresentante di un altro, interesse contrario a quello della Società, deve darne notizia agli altri amministratori ed ai sindaci e non può essere presente a qualsiasi discussione o deliberazione riguardante l'operazione stessa.

Art. 14. Le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione devono esser prese a maggioranza assoluta di voti dei presenti.

Le deliberazioni concernenti l'esecuzione delle convenzioni indicate nell'articolo 1° del presente statuto, devono essere comunicate senza indugio all'Ispettorato governativo sull'esercizio delle strade ferrate, unitamente ai motivi, se sono richiesti.

Art. 15. La Società è rappresentata per tutti i suoi rapporti legali da un direttore generale, che ha la firma sociale.

Il direttore generale dev'essere di nazionalità italiana. La sua nomina, deliberata dal Consiglio d'amministrazione, non ha alcun effetto se non è approvata dal Governo con decreto Reale.

Il direttore generale deve dar cauzione per la sua gestione col deposito di quattrocento azioni nelle casse della Società, a norma del precedente articolo 6.

Art. 16. In mancanza del direttore generale, la rappresentanza della Società spetta al presidente del Consiglio d'amministrazione, od a chi ne fa le veci, oppure ad un amministratore espressamente delegato dal Consiglio.

Il Consiglio può anche nominare uno o più vice-direttori, colle attribuzioni che reputi opportune.

Art. 17 Il Consiglio d'amministrazione determina le attribuzioni dell'ufficio permanente di rappresentanza in Roma, per tutti i rapporti della Società col Governo.

Esso determina pure le attribuzioni della Direzione generale e delle Direzioni d'esercizio.

La nomina di tutti gl'impiegati della Società è fatta dal Consiglio d'amministrazione, sopra proposta del direttore generale.

Art. 18. Al Consiglio d'amministrazione è conferito il più ampio mandato per l'amministrazione della Società.

Esso provvede a tutto ciò che non è stato espressamente riservato alla decisione dell'assemblea generale.

Art. 19. Tutte le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione devono constare da processi verbali sottoscritti dal presidente e dal segretario e trascritti nel libro indicato al n. 3° dell'art. 140 del Codice di commercio.

Le copie dei processi verbali, certificate conformi dal presidente, o da chi ne fa le veci, fanno prova delle deliberazioni del Consiglio.

Art. 20. Le funzioni degli amministratori sono retribuite coll'assegno annuale complessivo di lire centoquindicimila (115,000), e colla partecipazione agli utili, stabilita nel seguente art. 53.

Art. 21. Il Consiglio d'amministrazione può delegare, sotto la propria responsabilità, ad un Comitato di cinque membri scelti nel proprio seno le facoltà necessarie pel disbrigo degli affari correnti e per i provvedimenti d'urgenza.

I contratti di cui l'ammontare eccede la somma di lire ventimila (20,000), e i provvedimenti definitivi di nomina o licenziamento dei componenti il personale, sono sempre riservati all'approvazione del Consiglio.

I provvedimenti d'urgenza devono essere notificati al Consiglio nella sua più vicina adunanza.

Le disposizioni dell'art. 14 valgono anche per le deliberazioni del Comitato.

TITOLO III. — *Assemblee.*

Art. 22; Le assemblee generali sono ordinarie e straordinarie.

L'assemblea ordinaria si riunisce entro il mese di novembre di ogni anno.

Essa deve, oltre la trattazione degli altri oggetti posti all'ordine del giorno,

1° Discutere, approvare o modificare il bilancio, udita la relazione dei sindaci;

2° Surrogare gli amministratori che escono d'ufficio;

3° Nominare i sindaci.

Le adunanze straordinarie sono convocate qualunque volta occorra.

Tutte le assemblee si riuniscono nella sede della Società.

Art. 23. La convocazione delle assemblee generali deve farsi mediante avviso da inscrirsi non meno di quindici giorni innanzi a quello fissato per l'adunanza nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

L'avviso deve contenere la nota o l'ordine del giorno delle materie da sottoporre alle deliberazioni dell'assemblea.

Qualunque deliberazione presa sopra un oggetto non indicato nell'ordine del giorno è nulla.

Art. 24. La convocazione delle assemblee generali è fatta dal Consiglio d'amministrazione.

Per la validità delle deliberazioni delle assemblee generali è necessaria la presenza di almeno quaranta azionisti, che rappresentino il quinto del capitale sociale.

Ogni azionista ha un voto fino a cinque azioni da lui possedute. L'azionista che possiede o rappresenta più di cinque azioni ha un voto ogni cinque azioni da lui possedute o rappresentate.

Art. 25. Gli azionisti possessori di azioni al portatore debbono depositarle otto giorni prima della riunione del-

l'assemblea nelle casse designate dal Consiglio d'amministrazione.

Trascorso un mese dal giorno dell'assemblea per cui furono depositate, le azioni non ritirate restano a rischio del deponente.

Art. 26. L'assemblea è presieduta dal presidente del Consiglio d'amministrazione o da chi ne fa le veci.

Due azionisti, scelti dalla presidenza tra i possessori di maggior numero di azioni, esercitano l'ufficio di scrutatori.

La presidenza sceglie pure un segretario.

Art. 27. Le deliberazioni dell' assemblea sono prese a maggioranza assoluta di voti dagli azionisti presenti o rappresentati.

Per l' elezione dei consiglieri e dei sindaci è sufficiente la maggioranza relativa.

Art. 28. — Le deliberazioni dell'assemblea generale sono validamente prese per alzata e seduta.

In caso di dubbio, le votazioni si fanno per appello nominale o per schede.

La votazione per schede è di diritto ogni qualvolta venti azionisti la domandino.

Sono sempre fatte per schede le votazioni che riflettono persone.

In caso di parità di voti rimane eletto colui che rappresenta il maggior numero di azioni, e quando sia uguale anche il numero delle azioni, il maggiore di età.

Art. 29. Se un'assemblea non è valida per mancanza di numero, l'assemblea di seconda convocazione può deliberare sugli oggetti indicati nell' ordine del giorno della prima, qualunque sia la parte di capitale rappresentata dagli azionisti intervenuti e qualunque sia il loro numero.

Se il giorno per l' assemblea di seconda convocazione non è indicato nell'avviso per la prima, il termine fra il giorno della pubblicazione dell'avviso a quello dell'assemblea può ridursi a giorni otto.

Il deposito delle azioni al portatore per l'ammissione all' assemblea di seconda convocazione, deve farsi almeno cinque giorni prima dell'assemblea.

Il biglietto d'ammissione rilasciato per la prima convocazione è valevole per la seconda, purchè le azioni depositate non siano state ritirate.

Art. 30. È sempre necessaria la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso, per deliberare:

1. Lo scioglimento anticipato della Società, giusta l'articolo 4 del presente statuto;
2. La prorogazione della sua durata;
3. La fusione con altra Società;
4. La riduzione del capitale sociale;
5. La reintegrazione e l'aumento del capitale sociale;
6. Il cambiamento dell'oggetto della Società;
7. Ogni altra modificazione dell' atto costitutivo o dello statuto.

La maggioranza stessa è inoltre richiesta in tutti i casi specialmente designati dalla legge.

Art. 31. È priva di qualunque effetto, se non è debitamente approvata dal Governo, ed ove occorra per legge, qualsiasi deliberazione concernente:

a) Gli oggetti indicati ai n. 3, 4, 5, 6 e 7 del precedente art. 30;

b) Qualsiasi modificazione da introdursi nelle Convenzioni stipulate col Governo, indicate nell'art. 1 del presente statuto, sia a richiesta del Governo, sia d' iniziativa ed a proposta della Società;

c) Le cessioni, assunzioni o partecipazioni indicate nell'articolo 9 del capitolato annesso alle Convenzioni suddette e le assunzioni indicate nel capoverso dell' art. 1 del presente statuto.

Art. 32. Gli amministratori devono straordinariamente convocare l' assemblea nel termine di un mese quando ne sia fatta domanda da tanti azionisti che rappresentino almeno il quarto del capitale sociale e siano in questa indicati gli argomenti da trattarsi nell'assemblea.

Art. 33. Gli azionisti possono farsi rappresentare nelle assemblee generali da altri azionisti aventi diritto di intervenire.

È valido a tale effetto il mandato espresso sul biglietto stesso di ammissione.

Gli amministratori e gl' impiegati sociali non possono essere mandatari.

Art. 34. Gli amministratori non possono dar voto:

1° nell'approvazione del bilancio;

2° nelle deliberazioni riguardanti la loro responsabilità.

La loro astensione non nuoce alla validità dell'assemblea per quanto riguarda il numero delle azioni rappresentate.

Art. 35. Le deliberazioni prese dall' assemblea generale entro i limiti dell' atto costitutivo, dello statuto e della legge, sono obbligatorie per tutti gli azionisti, ancorchè non intervenuti o dissenzienti, salve le disposizioni dei due ultimi capoversi dell' art. 158 e del capoverso dell'articolo 163 del Codice di commercio, e salva pure la disposizione dell'art. 162 del Codice stesso.

Art. 36. Tutte le deliberazioni dell' assemblea generale devono constare da processi verbali sottoscritti dal presidente, dagli scrutatori e dal segretario e trascritti nel libro indicato al n. 2° dell'art. 140 del Codice di commercio.

Le copie tratte dal libro summentovato e certificate conformi dal presidente del Consiglio di amministrazione, o da chi ne fa le veci, fanno prova delle deliberazioni prese dall'assemblea.

TITOLO IV. — *Azioni ed Obbligazioni.*

Art. 37. — Le Azioni possono essere nominative o al portatore.

Art. 38. I titoli delle Azioni nominative o al portatore devono contenere:

1. Il nome della Società;
2. La data dell' atto costitutivo e della sua pubblicazione, coll' indicazione del luogo dove è stata eseguita;
3. L' ammontare del capitale sociale ed il numero e la somma totale delle Azioni;
4. La durata della Società.

Esse sono sottoscritte da due amministratori.

Art. 39. Le Azioni non pagate per intero sono sempre nominative.

I sottoscrittori ed i successivi cessionarii sono responsabili dell' ammontare totale delle loro Azioni, nonostante qualunque alienazione di esse.

Art. 40. La situazione delle Azioni dev' essere pubblicata insieme al bilancio dell' esercizio sociale.

Essa deve indicare i versamenti fatti.

Art. 41. I versamenti sulle Azioni devono essere fatti

nelle Casse a ciò designate dal Consiglio d'amministrazione.

Il primo versamento è di L. 150 per Azione, da effettuarsi all'atto della costituzione della Società.

Gli ulteriori versamenti devono essere effettuati nei termini che saranno stabiliti dal Consiglio d'amministrazione, con un intervallo non minore di giorni trenta tra un decimo e l'altro, e in modo che l'intera somma dovuta allo Stato possa essere pagata nel termine stabilito negli articoli 12 e 46 del contratto indicato nell'art. 1 del presente statuto.

Il Consiglio d'amministrazione può autorizzare l'anticipazione dei versamenti sulle Azioni mediante l'abbuono degli interessi in ragione del 3 0[0 annuo.

Art. 42. L'azionista che tarda a fare il versamento sulle Azioni è tenuto al pagamento degli interessi in ragione del 7 0[0 annuo, oltre il risarcimento del maggior danno derivato e salve le disposizioni dell'articolo seguente.

Art. 43. Quando l'azionista non effettua entro un mese dalla scadenza il pagamento delle quote ancora dovute, la Società, salva l'azione contro i sottoscrittori e i cessionari per il pagamento, può far vendere le Azioni al prezzo corrente a rischio e per conto dell'azionista dopo 15 giorni dalla pubblicazione d'una diffida nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

Qualora la vendita promossa non possa aver luogo per mancanza di compratori, la Società eserciterà contro i sottoscrittori e i cessionari i diritti derivanti dalla loro responsabilità, e ciò senza pregiudizio degli obblighi derivanti dal contratto stipulato col Governo per l'effettivo versamento dell'intero capitale di 135 milioni in Azioni.

Art. 44. I certificati delle Azioni così vendute restano di pieno diritto nulli e di niun valore.

I compratori delle Azioni vendute ricevono nuovi certificati per duplicato aventi il numero delle Azioni rappresentate dai certificati rimasti nulli.

Art. 45. La proprietà delle Azioni nominative si stabilisce mediante iscrizione sul libro dei soci prescritto dal Codice di commercio.

La cessione di esse si opera con dichiarazione sul libro medesimo sottoscritta dal cedente e dal cessionario o dai loro mandatarii.

In caso di morte dell'azionista, se non vi è opposizione, per ottenere la dichiarazione del cambiamento di proprietà sul libro dei soci e sui titoli delle Azioni, è necessaria la presentazione dei titoli, della fede di morte e di un atto di notorietà dimostrante la qualità di erede fatto innanzi al pretore.

Art. 46. Se un'Azione nominativa diviene proprietà di più persone, la Società non è tenuta ad iscrivere nè a riconoscere il trasferimento finchè non sia da esse designato un unico titolare.

Art. 47. La proprietà delle Azioni al portatore si trasferisce mediante la tradizione del titolo.

Art. 48. Le Azioni al portatore possono essere cambiate in Azioni nominative, e queste in Azioni al portatore quando siano pagate per intero.

Le spese stanno a carico del richiedente.

Art. 49. Il Consiglio di amministrazione può autorizzare il deposito e la custodia delle Azioni nelle casse della Società.

In questo caso determina le condizioni del deposito.

Art. 50. Il domicilio di ogni azionista s'intende stabilito presso la sede della Società.

Art. 51. Ogni Azione è indivisibile. Il possesso di una Azione importa senz'altro piena ed assoluta adesione al presente statuto.

Art. 52. La Società può emettere Obbligazioni, previa deliberazione dell'assemblea generale presa colla maggioranza stabilita nell'art. 30 del presente statuto, osservando nel resto le formalità stabilite nel Codice di commercio ed entro i limiti segnati nel Codice medesimo.

Le Obbligazioni della Cassa per gli aumenti patrimoniali, e quelle emesse per le costruzioni ferroviarie di cui agli articoli 20, 21, 27 e 34 del contratto indicato nell'art. 1 del presente statuto, non sono computate tra le Obbligazioni suddette.

Titolo V. — *Bilancio.*

Art. 53. Il 30 giugno di ciascun anno verrà chiuso il bilancio dell'esercizio sociale.

Art. 54. Il bilancio sarà presentato ai sindaci almeno un mese avanti il giorno fissato per l'assemblea generale che deve discuterlo, coi documenti giustificativi, indicando in esso distintamente:

1. Il capitale sociale realmente esistente;
2. La somma dei versamenti effettuati e di quelli in ritardo.

Il bilancio deve dimostrare con evidenza e verità gli utili realmente conseguiti e le perdite sofferte.

Art. 55. I sindaci, con relazione contenente i risultamenti dell'esame del bilancio e della tenuta amministrazione, devono presentare le loro osservazioni e proposte intorno all'approvazione del bilancio, ed alle altre disposizioni occorrenti.

Art. 56. Il bilancio deve restare depositato in copia insieme alla relazione dei sindaci negli uffici della Società durante i quindici giorni che precedono l'assemblea generale e finchè sia approvato.

L'uno e l'altra possono essere esaminati da chiunque provi la sua qualità di azionista.

Art. 57. Entro 10 giorni dall'approvazione del bilancio, ne verrà depositata una copia nella cancelleria del Tribunale di commercio insieme alla relazione dei sindaci e al processo verbale dell'assemblea generale, affinchè se ne faccia annotazione nel registro delle Società e si provveda alla pubblicazione del bilancio secondo le disposizioni del Codice di commercio.

Art. 58. Sugli utili netti risultanti dopo detratte tutte le spese della Società, di qualunque natura e detratto pure l'interesse e l'ammortamento delle Obbligazioni della Società non guarentite dallo Stato, dev'essere prelevato annualmente un ventesimo per formare il fondo di riserva ordinario.

Il rimanente è distribuito agli azionisti come dividendo sino alla concorrenza del 5 per cento sul capitale versato.

Un decimo di ciò che sopravanza dev'essere prelevato per il fondo della riserva straordinaria.

Il residuo viene assegnato:

Per un decimo al Consiglio d'amministrazione, che può ripartirlo fino a tre quarte parti fra i suoi componenti e pel rimanente fra i capi di servizio;

E per nove decimi in aumento della riserva straordinaria o come ulteriore dividendo agli azionisti dietro proposta

del Consiglio d' amministrazione approvata dall' assemblea generale.

Nei rapporti col Governo per la sua partecipazione agli utili netti oltre il sette e mezzo per cento, il suddetto residuo, salvo la parte da versarsi in aumento della riserva straordinaria, deve essere sempre calcolato in attivo.

Art. 59. Le somme assegnate ai fondi di riserva ordinaria e straordinaria devono, senza indugio, a carico e sotto la responsabilità del Consiglio di amministrazione, essere impiegate in modo sicuro e preferibilmente nell' acquisto di titoli emessi o garantiti dallo Stato, escluse sempre le Obbligazioni emesse dalla Società senza garanzia del Governo.

Gl' interessi delle somme o dei titoli suddetti vanno rispettivamente in aumento della riserva ordinaria e straordinaria.

Art. 60. L' utile derivante alla Società dal modo di pagamento allo Stato del prezzo del materiale mobile e d'esercizio, stabilito negli articoli 12 e 46 del contratto indicato nell' art. 1 del presente statuto, è assegnato al fondo di riserva ordinaria.

La dotazione di questo fondo cessa quando siasi con esso raggiunto il quinto del capitale sociale.

Raggiunto questo limite, il fondo di riserva ordinaria, ove per qualsiasi causa venisse a diminuire, dev' essere reintegrato nel modo stesso.

La riserva ordinaria è destinata a far fronte alle spese imprevedute ed ove manchi o sia insufficiente la riserva straordinaria possono anche dalla prima prendersi le somme occorrenti a supplemento dei dividendi annuali.

Qualora il fondo di riserva straordinaria abbia raggiunto anch' esso il quinto del capitale sociale, tutte le somme ulteriormente in esso versate devono, per gli effetti della partecipazione dello Stato indicata nell' ultimo capoverso del precedente articolo 58, essere sempre calcolate in attivo.

Art. 61. Negli utili netti della Società, di cui nell'art. 21 del contratto suddetto, sono compresi:

a) L' annualità di cui nell' art. 20 di detto Contratto, al netto dell' imposta di ricchezza mobile;

b) Tutti gli utili netti direttamente o indirettamente provenienti dall' esercizio e dal possesso delle strade ferrate e loro dipendenze;

c) Gli utili netti delle eventuali costruzioni e delle eventuali emissioni di Obbligazioni guarentite dallo Stato;

d) Ed in generale tutti gli utili netti di ogni natura provenienti dalle operazioni sociali contemplate nel Contratto, debitamente approvate dal Governo ed ove occorra per legge.

TITOLO VI. — *Sindaci.*

Art. 62. In ogni assemblea ordinaria si devono nominare cinque sindaci e due supplenti, per la sorveglianza delle operazioni sociali e per la revisione del bilancio.

Non è necessario che i sindaci siano azionisti; essi sono rieleggibili.

Non sono eleggibili e decadono dall' ufficio i parenti e gli affini degli amministratori fino al 4° grado di consanguineità ed affinità.

In caso di morte, di rinunzia, di fallimento o di decadenza di alcuno dei sindaci, subentrano i supplenti in ordine di età.

Se ciò non basti a renderne completo il numero, i sindaci rimasti chiamano a supplire i mancanti altre persone, che stanno in carica fino alla prossima assemblea generale.

Art. 63. I sindaci devono:

1. Stabilire d' accordo cogli amministratori la forma dei bilanci e delle situazioni delle Azioni, in conformità dei regolamenti governativi menzionati nella legge e nelle Convenzioni indicate nell' art. 1 del presente statuto;

2. Esaminare almeno ogni trimestre i libri della Società per conoscere le operazioni sociali, ed accertare la bontà del metodo di scrittura;

3. Fare frequenti ed improvvisi riscontri di cassa, non mai più lontani di un trimestre l' uno dall' altro;

4. Riconoscere almeno una volta ogni mese, colla scorta dei libri sociali, l' esistenza dei titoli o dei valori di qualunque specie, depositati in pegno, cauzione o custodia presso la Società:

5. Verificare l' adempimento delle disposizioni dell'atto costitutivo e dello statuto riguardanti le condizioni stabilite per l' intervento degli azionisti nella assemblea;

6. Rivedere il bilancio e farne relazione, depositarla e presentarla all' assemblea, secondo le disposizioni del Codice di commercio;

7. Sorvegliare le operazioni della liquidazione;

8. Convocare, colle norme stabilite nell' art. 155 del Codice di commercio, l' assemblea straordinaria ed anche l' assemblea ordinaria in caso di omissione da parte degli amministratori;

9. Intervenire a tutte le assemblee generali;

10. E in generale sorvegliare che le disposizioni della legge, dell' atto costitutivo e dello statuto siano adempite dagli amministratori.

I sindaci hanno diritto di ottenere ogni mese dagli amministratori uno stato delle operazioni sociali.

I sindaci possono assistere alle adunanze degli amministratori e far inserire negli ordini del giorno di queste adunanze e in quelli delle assemblee ordinarie e straordinarie le proposte che credono opportune.

Art. 64. Al Collegio sindacale è assegnata una indennità complessiva di lire quindicimila (15,000) ogni anno.

TITOLO VII. — *Liquidazione.*

Art. 65. Per la liquidazione della Società e per la divisione dell' asse sociale si osserveranno le disposizioni del Codice di commercio.

Milano, 8 giugno 1885.

Alessandro Malvano — Antonio Pariani — Ettore Chiaramella — Ing. Gerolamo Silvestri, *per la Banca Lombarda* — Alessandro Rosa — Mariano Arlotta — Eugenio Cantoni — Giacomo Ricco — Enrico Rava — Giovanni Visconti Venosta — Rocco Fontana — Giulio Belinzaghi — Adolfo Bingen — Maurizio Blum Antonio Allievi — Lorenzo Garassino — Giuseppe Croce — Arnoldo Ley — Alberto Casiraghi — M. Durazzo Adorno — G. Durazzo Pallavicini — Ulrico Geisser d'Ulrich — Francesco Ceriana — Michele Chiesa — Enrico Guastalla — Ing. Filiberto Allasia — Egidio Zaccaroli — Angelo Levi — Giovanni Marsaglia — Matteo Maurogordato — Giuseppe Sardi — Leony Tedeschi — Cesare Trezza — Alessandro Spada — Barone Alberto Oppe-

nhein — Edmondo Ulrich — Adolphe B. H. Goldschmidt — Mattia Massa — Pedroni Lisiade — Moisè Bondi — Achille Villa — Giorgio Stoll — D. D. Schuster Giov. Giacomo — Emil Russell — Jean Andreae — Gaetano Vimercati — Angelo Valaguzza, *testimonio* — Giuseppe Bruschini, *testimonio* — Dott. Antonio Lazzati, *notaio.*

PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
NELL'ANNO FINANZIARIO 1885-1886

Dallo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1886, stato che va annesso alla legge n. 3177 pubblicata nel n. 151 della *Gazzetta Ufficiale* in data 28 giugno 1885, ricaviamo i seguenti principali dati:

La *spesa ordinaria* è prevista in . L. 73,711,209.95 e trovasi così ripartita:

Spese generali	L.	1,236,015.—
Id. per lavori pubbl.:		
Genio civile	»	5,693,780.—
Strade	»	8,490,865.26
Acque	»	8,079,570.—
Bonifiche	»	123,000.—
Porti, spiaggie, fari	»	4,959,295.30
Strade ferrate	»	435,268.45
Telegrafi	»	10,318,200.—
Poste	»	33,939,968.—
Partite di giro	»	435,247.94
Totale	L.	73,711,209.95

La *spesa straordinaria* è prevista in » 221,833,284.32 e viene così ripartita:

Spese generali	L.	2,877,000.—
Id. per lavori pubbl.		
Strade	»	16,282,300.—
Acque	»	13,092,451.—
Opere comuni a strade ed acque	»	760,000.—
Bonifiche	»	5,157,700.—
Porti, spiagge, fari	»	16,693,500.—
Strade ferrate	»	810,000.—
Telegrafi	»	317,333.32
Spese di costruzione di strade ferrate	»	165,903,000.—
Totale	L.	221,833,284.32

Si ha così nell'insieme della spesa ordinaria e straordinaria un ammontare di . . . . » 295,544,494.27

Per quanto poi ha rapporto colle strade ferrate, troviamo che le spese relative vengono nel predetto stato di previsione così specificate:

Nella parte ordinaria:

Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del Regno (Spese fisse) . . . . . L.	365,268.45	
Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del Regno (Spese variabili) . . . »	70,000.—	
		L. 435,268.45
Da riportarsi L.		435,268.45

	Riporto L.	435,268.45
Nella parte straordinaria:		
Spese generali d'amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese fisse) . . »	125,000.—	
Id. come sopra. (Spese variabili) . »	135,000.—	
Spese per commissioni ed uffici di stralcio in esecuzione della legge 27 aprile 1885, numero 3048 . . . »	150,000.—	
Sistemazione del tratto di via Milano fra la piazza di Negro e la casa di pietra detta della Chiappella nella città di Genova (legge 3 luglio 1884, num. 2519 (serie 3ª) . . . »	400,000.—	
Spese per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio — Art. 25 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, modificato colle leggi 23 luglio 1881, n. 336, e 5 luglio 1882, n. 875 »	10,750,000.—	
Spese pei lavori di completamento e miglioramento delle linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048) »	33,153,000.—	
Spese per l'acquisto di nuovo materiale mobile per le linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048) . . . »	7,500,000 —	
Somma per provvedere alla spesa indicata nell'art. 2 della legge 2 luglio 1882, n. 873 (Serie 3ª); al rimborso delle spese incontrate dalla Società italiana per le Strade ferrate Meridionali per la linea di Castellammare-Cancello, ai termini dell'art. 4 della Convenzione approvata con decreto Reale del 1° ottobre 1883, num. 1658 (Serie 3ª), ed alle spese necessarie per comple-		
Da riportarsi L.	52,213,000.— *L.*	435,268.45

Riporto L.	52,213,000.—	*L.* 435,268.45
tare la costruzione della linea medesima (Art. 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, (Ser. 3ª) »	12,500,000.—	
Spese pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee . . . . . »	102,000,000.—	
		L. 166,713,000.—
Si ha perciò pelle spese ferroviarie una previsione totale della somma di		. L. 167,148,268.45

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 26).

Pei *Servizi internazionali delle merci* ecco quanto si nota di maggior rilievo nella Relazione:

Per le ragioni già accennate nello scorso anno, le relazioni commerciali-ferroviarie coll' Austria-Ungheria subirono una radicale riforma.

La Südbahn e l' Amministrazione per l'esercizio governativo delle ferrovie austriache dello Stato (alle quali la Rudolfbahn trovasi aggregata) pretendevano che a datare dal 1º luglio il servizio cumulativo fosse modificato, tenuto conto delle seguenti varianti:

1º Che l' instradamento del traffico fra Vienna e stazioni della linea Bruck-Vienna, da una parte, e dall'altra parte le stazioni dell' Alta Italia al di qua di Vicenza, e quindi con Verona, Mantova, la Lombardia, il Piemonte, il Genovesato, fosse fatto per la via di Peri, in luogo di quella più breve di Pontebba, regolando le tariffe austriache in modo da applicare alla prima di dette vie i prezzi che risultavano più miti per l' altra;

2º Che fosse stabilito un servizio diretto di viaggiatori e bagagli per Vienna, Wiener Neustadt e Bruck, via di Cormons, col quale si sarebbe distolto gran parte del movimento della linea più breve Pontebba-Leoben.

Siffatte riforme furono respinte, essendo contrarie agli interessi ferroviari e commerciali italiani.

Per la stessa ragione anche l' altra proposta della Südbahn di instradare i trasporti per la via più breve ed indennizzare le Amministrazioni austro-ungariche interessate nelle vie più lunghe venne respinta.

In seguito ad una conferenza tenuta a Vienna nell' aprile 1883, essendo chiarito l' intendimento della Südbahn di voler l' instradamento per la via più lunga, non soltanto del traffico da e per la linea di Vienna Leoben, ma ancora del traffico da e per la linea Leoben Villaco e da per l' Ungheria, fu rotta ogni trattativa per stabilire il servizio diretto, e si convenne di eseguire i trasporti da ferrovia a ferrovia.

Per quanto grave possa parere questo passo che ci ritorna ad un sistema che vigeva molti anni addietro, ormai dimenticato e non conforme allo incalzante progresso, il quale vuole abbattere ogni barriera al rapido svolgersi delle comunicazioni, tuttavia fu giuocoforza l' adottarlo onde mantenere impregiudicati i nostri legittimi interessi.

A cominciare quindi dal 16 luglio venne sospeso il servizio cumulativo italo-austro-ungarico pei trasporti a grande e piccola velocità, i quali d' allora vengono eseguiti da ferrovia a ferrovia mediante rispedizione ai punti di confine di Cormons transito (Udine). Peri transito (Ala) e Pontebba.

La rispedizione ai confini viene effettuata direttamente dalla ferrovia, escluso l' intervento dei terzi, ed i trasporti s' intendono eseguiti sotto le norme e condizioni in vigore su ciascuna Amministrazione interessata nel percorso.

Tutte le stazioni delle strade ferrate Alta Italia (ammesse al servizio delle merci a grande e piccola velocità) sono abilitate ad effettuare i trasporti di cui si tratta per qualsiasi stazione dell' Austria-Ungheria indicata dai mittenti.

Allo scopo di facilitare la tassazione dei trasporti, col 26 agosto entrò in vigore una tariffa-prontuario che stabilisce i prezzi delle principali stazioni della rete ai transiti di Cormons, Peri e Pontebba o viceversa per le merci propriamente dette, le derrate alimentari, la birra, i recipienti vuoti usati, i sacchi vuoti, e contiene inoltre una tariffa speciale per i trasporti di seterie diretti a Vienna (via Pontebba). Assieme all' accennata tariffa-prontuario venne pure distribuita l'edizione italiana della tariffa attivatasi dalle ferrovie Meridionali Austriache (Südbahn) e da quelle esercitate dal Governo (Staatseisenbahnbetrieb), comprendente i prezzi di trasporto a gran velocità dai transiti di Cormons, Peri e Pontebba alle principali stazioni austro-ungariche o viceversa.

Quanto si fece per la grande velocità, venne pure fatto per la piccola; se nonchè la tariffa-prontuario per questo ultimo servizio, non avendo ancora riportato l' approvazione governativo, non potè finora essere pubblicata.

Pel servizio fra l'Italia e la Boemia, ad eccezione di alcune tariffe speciali attuate dalle ferrovie estere pei trasporti di spirito e di carboni minerali, rimangono tuttora in vigore le tariffe del luglio 1881.

La conferenza speciale di Colonia tenutasi fra i rappresentanti delle ferrovie germaniche interessate al Gottardo doveva, come si è accennato nella relazione del 1882, trovar modo di risolvere gli inconvenienti della sproporzione esistente fra i prezzi del Brennero e del Gottardo e condurre alla riforma generale delle attuali tariffe italo-germaniche.

Essendo però necessario di conoscere quale accoglienza avrebbero fatto le ferrovie svizzere alle proposte di quelle germaniche, venne convocata in Locarno un' apposita riunione di tutte le Amministrazioni della Lega, portando all' ordine del giorno di essa riunione l' abbandono completo delle percentuali d' aumento sulle basi prussiane. Ma le ferrovie Svizzere, sebbene disposte a fare delle riduzioni, dichiararono di non potere assolutamente rinunziare ad ogni aumento, e respinsero perciò anche l'ultima concessione delle ferrovie germaniche, di ridurre cioè le dette percentuali: al 20 per cento per la zona fino a 100 chilometri dai transiti svizzero-germanici; al 10 per cento per la zona da oltre 100 chilometri e fino a 200 chilometri, e di abbandonare ogni aumento per oltre 200 chilometri.

Rimasta così in sospeso la questione della riforma generale, quest'Amministrazione ravvisò opportuno nell' interesse dei due paesi, di non abbandonare le trattative sulle altre questioni di minor importanza, e di conseguenza furono attuate le modificazioni indicate in appresso.

Con supplemento alle tariffe italo-germaniche, la regolarizzazione di alcuni instradamenti, l'ammissione al servizio diretto di nuove stazioni germaniche ed una tariffa speciale per la percorrenza estera pei trasporti di ferramenta; con una tariffa speciale, ridotti i prezzi pei trasporti di materiale ferroviario per la percorrenza estera.

In seguito sonosi impartite disposizioni pei trasporti di oggetti chiusi in colli fino a 6 chilogrammi, i quali, di conformità alla legge federale svizzera, essendo soggetti alla regalìa postale, non possono transitare per la Svizzera che col mezzo delle Poste, e sonosi limitati a soli chilogrammi 50 per collo i trasporti di capsule fulminanti,

come già ebbesi ad accennare parlando delle modificazioni portate al regolamento delle materie infiammabili ed esplodenti.

Per rimediare poi ad alcuni inconvenienti relativi alla tassazione dei cappelli di paglia, si sono date precise disposizioni circa l'imballaggio dei medesimi.

Colla pubblicazione del secondo supplemento alla tariffa italo-germanica furono attuati prezzi speciali ridotti pel marmo in blocchi, per l'olio vegetale dalle stazioni della Riviera Ligure e per l'olio lubrificante che da Odessa va in Germania per la via di Genova.

Il terzo supplemento poi alla tariffa in discorso comprende tariffe speciali pei trasporti di spirito, di fecola di patate e le norme per la tassazione dell'uva pigiata, nonchè le tariffe speciali per la percorrenza estera riguardanti i trasporti di ferramenta, vetrerie e prodotti chimici (acetato di piombo, minio, biacca, sale di stagno), ed infine la tariffa speciale per lo zolfo con prezzi sulle basi ridotte di centesimi 3 e 2.75 per tonnellata e chilometro per l'intera percorrenza svizzero-austro-germanica.

Colle ferrovie in corrispondenza vennero presi opportuni accordi circa il trasbordo delle merci ai punti di confine, che pel passato era causa di frequenti avarie alle merci.

Altri importanti provvedimenti sonosi adottati, ma soltanto in via di istruzione alle stazioni interessate, affine di agevolare il transito per l'Italia delle merci provenienti da oltremare e destinate all'estero o viceversa, e questi sono: la tariffa speciale comune pei trasporti a piccola velocità di merci in genere fra Eger e Hof e gli scali di Genova e l'estensione dei prezzi della seconda serie della tariffa di transito alle merci ascritte alla prima serie quando sono in partenza dagli scali di Genova e Venezia.

Durante l'anno 1883 continuarono le trattative colle strade ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo circa le nuove tariffe speciali da attuarsi in servizio italo-francese, e specialmente per concertare una nuova tariffa comune d'importazione, d'esportazione e di transito a piccola velocità; ma le ferrovie francesi soprassedettero ad ogni conclusione in attesa di conoscere le tariffe speciali che le ferrovie italiane avrebbero progettato pel servizio italo-francese piccola velocità in sostituzione di quelle attualmente in vigore.

Allo scopo di sempre più favorire l'esportazione delle derrate alimentari dall'Italia per la Francia ed oltre, dietro accordi presi colle ferrovie francesi, si ammisero a fruire della tariffa speciale comune n. 401 P. V. la stazione di Casalpusterlengo, coi prezzi come da Codogno, e quella di Sannazzaro coi prezzi da Pavia.

Allo scopo di favorire sempre più l'esportazione dei vini dalle provincie meridionali d'Italia fu attivata una seconda appendice alla tariffa comune n. 321 P. V. per Parigi, con prezzi ridotti sulla base di quelli già esistenti nella tariffa stessa, e per vagone carico di almeno 8,000 chilogrammi, da Avellino, Napoli e Caserta, come pure si ammise alla ripetuta tariffa la stazione di Padova coi prezzi come da Venezia.

In quanto ai vini diretti alla Svizzera, via Modane, le ferrovie svizzere, per non accordare alla via del Gottardo un trattamento uguale a quello di cui godevano per detta via di Modane i vini, gli alcool, l'aceto, il vino-vermouth e gli spiriti provenienti dall'Italia colla tariffa comune da Ginevra a Basilea, Aarau ed oltre, Lucerna ed oltre, sospesero i prezzi di detta tariffa per le provenienze dall'Italia, mantenendoli per le sole provenienze di Lyon ed oltre Nîmes, Cette, Marsiglia.

Ad onta delle più attive pratiche fatte colle ferrovie francesi per attrarre alla via di Cormons, Ventimiglia gli importanti trasporti di tabacco provenienti dall'Ungheria e destinati a Marsiglia, detti trasporti invece percorrono la via di Lindau-Romanshorn-Ginevra, avendo le ferrovie francesi accordato un trattamento speciale alle strade ferrate austriache, bavaresi, svizzere, trattamento che venne rifiutato pei trasporti transitanti sulla nostra rete.

Si tentò anche di attrarre i trasporti in parola a Genova per l'inoltro a Marsiglia a mezzo della Navigazione generale italiana, ma le ferrovie Meridionali austriache vi si rifiutarono.

Lo stesso dicasi dei tabacchi diretti dall'Ungheria all'Hâvre ed a Bordeaux, degli zuccheri dalla Boemia a Marsiglia, degli alcools dall'Ungheria, pure a Marsiglia e Cette, generi tutti che potrebbero seguire la via di Cormons e che invece entrano in Francia per Avricourt, Belfort e Ginevra, quantunque questa Amministrazione abbia cercato tutti i mezzi per ottenerne il transito sulle proprie linee, scendendo fino al prezzo di centesimi 3 per tonnellata e chilometro.

Allo scopo di soddisfare alle insistenti domande dei proprietari delle cave marmifere della Toscana e per facilitare sempre più ad aumentare l'esportazione dei marmi e dei graniti dall'Italia per la Francia, si ammisero a fruire dei prezzi della tariffa speciale comune n. 11 P. V. italo-francese fissati pei blocchi di marmo e di granito non superanti il peso indivisibile di 8,000 chilogrammi ciascuno, anche i blocchi pesanti fino a 15,000 chilogr.

In seguito ad accordi presi colle strade ferrate francesi, a cominciare dal 1° agosto, l'olio vegetale lubrificante (oleonafta), per gli effetti della tassa tassazione, venne assimilato agli olii vegetali, e quindi ascritto alla serie quarta, classe D, della tariffa comune 401 P. V.

Per assecondare i desideri espressi dal commercio interessato, col 21 settembre i tubi di rame, che prima pagavano i prezzi della prima serie, classe A, della tariffa 401 P. V., vennero ascritti alla seconda serie, classe B, della tariffa speciale medesima per assimilazione al ferro lavorato.

Fermi restando i prezzi vigenti pel percorso italiano, vennero modificati i prezzi pei trasporti di carbon fossile, antracite, ecc., per quanto riguarda il percorso francese, di conformità alla nuova tariffa speciale comune n. 460 P. V. per la parte francese.

Col giorno 16 marzo 1883 entrò in vigore il terzo supplemento alla tariffa italo-svizzera, col quale vennero attuate nuove tariffe speciali per taluni trasporti a piccola velocità.

A cominciare dal 16 luglio stesso anno venne messo in vigore il quarto supplemento alla tariffa stessa, il quale contiene, non solo le modificazioni alla tariffa ed ai supplementi precedenti, ma anche una tariffa per altri trasporti.

I desideri del commercio per l'attuazione di un servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio, via Gottardo, non poterono essere soddisfatti, stante che i progettati prezzi di tariffa diretta presentati dalle ferrovie belghe dello Stato risultavano superiori a quelli attuali per la via di Modane. In tali condizioni, non potendosi accettare la tariffa proposta, perchè di nessun valore, le ferrovie belghe hanno indetto a Bruxelles nel luglio 1883 una Conferenza, nella quale si è concluso di attendere, prima di attuare il servizio diretto, la riforma generale delle tariffe italo-germaniche.

Nessuna modificazione importante venne attuata nel servizio colle poste austriache.

A cominciare dal 1° giugno 1883, per lo scambio degli articoli di messaggeria, la stazione di Laveno venne sostituita a quella di Arona; i servizi delle diligenze delle poste svizzere vennero per conseguenza trasferiti dalla strada da Brigne ad Arona e viceversa su quella da Brigne ad Intra e viceversa, e le tariffe degli articoli di messaggeria trasportati per questa via sono applicate da ambedue le Amministrazioni e da fino a Laveno.

Lo scambio per la via di Laveno comprende gli articoli di messaggeria consegnati nel cantone Vallese e nelle agenzie svizzere della strada del Sempione, inclusa quella d'Intra, a destinazione di località situate sulla rete delle ferrovie italiane e viceversa.

Come accennavasi nella relazione del 1882 col 1° luglio

venne modificata la tariffa già esistente colle poste, comprendendovi la sostituzione del punto di scambio di Laveno a quello di Arona, di cui è detto sopra, e l'estensione del servizio internazionale colle poste stesse ai trasporti da e per la Gran Brettagna e l'Irlanda.

Colla nuova tariffa vennero ammesse alla corrispondenza diretta anche le stazioni delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, e perciò i trasporti da e per le ferrovie medesime, che pel passato venivano appoggiati a Bologna per l'inoltro a destinazione, sono ora carteggiati in servizio diretto.

I trasporti fra le ferrovie italiane e le poste svizzere sono consegnati ai punti di scambio di Chiasso, Como, Laveno, Lecco e Pino, e le stazioni italiane, ripartite in tre categorie, instradano i trasporti pel punto di transito rispettivamente prescritto per la categoria cui esse appartengono.

(Continua).

Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

Lo schema di regolamento relativo all'esercizio delle strade ferrate, da emanarsi, in forza delle disposizioni dell'art. 16 della nuova legge sulle convenzioni ferroviarie, entro tre mesi dalla pubblicazione della legge stessa, dopo che fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, venne rimesso il giorno 19 corr. alla Corte dei conti.

><

Sappiamo che il comune di Besana, concessionario della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Monza a Besana ed Oggiono, sta trattando con la Società Italiana delle strade ferrate dell'Adriatico per la costruzione della linea premenzionata.

><

Ci informano da Venezia che pel terzo tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra San Donà e Portogruaro, continuano alacremente i lavori di montatura delle travate metalliche ancora da completare, e si spinge con tutta sollecitudine la posa dell'armamento, di guisa che la linea è già armata completamente per circa 10 chilometri. Vennero poi anche iniziati gli approvvigionamenti di materiale necessario pel binario di servizio, da stabilirsi fra Portogruaro ed il Lemene.

><

L'apertura all'esercizio della grande galleria di Marianopoli (linea di Vallelunga in Sicilia) avrà luogo il 1.o del prossimo agosto.

><

Siamo informati che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha manifestato l'avviso, che possa essere accolta la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica da Verona per San Pietro Incariano a Caprino, presentata dal Comitato promotore della ferrovia medesima. Il Consiglio predetto ha però suggerito che fra gli obblighi da imporsi a quel Comitato vi sia anche quello di stabilire la ferrovia in sede propria e senza alterare la sezione normale della strada tirolese da Verona a Padova; in conformità al parere in proposito emesso dal Ministero della guerra.

La ferrovia in discorso fu già dichiarata di pubblica utilità dal Consiglio delle Strade ferrate e fu ritenuta meritevole di venir concessa in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 sulle ferrovie complementari.

><

Ci informano da Firenze che continuano ad essere sospesi i lavori di scavo d'avanzata tanto al piano di formazione che in calotta, nel cunicolo del lato Faenza, della grande galleria di Pratolino, lungo la ferrovia da Faenza a Firenze. Vennero però ripresi dal lato medesimo i lavori di muratura e gli scavi di allargamento.

><

Sappiamo che la Direzione generale della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo, in risposta ad una istanza fatta al Ministero dei lavori pubblici, ha dichiarato che non potrebbe consentire ad aumentare di una coppia i treni sulla linea da Avenza a Carrara. Questa linea è già servita da 5 coppie di treni, i quali certamente sono più che sufficienti a soddisfare i reali bisogni della linea.

><

Ci scrivono da Oggiono che il sig. comm. Pessione, direttore dei lavori per la Società delle ferrovie Meridionali, ha visitato di questi giorni la linea da Lecco a Como alla cui costruzione pare dovrà provvedere la predetta Società, nella sua qualità di esercente le ferrovie della rete Adriatica.

Ci consta che la Società stessa sarà effettivamente incaricata della costruzione dei due tronchi della linea ancora da appaltarsi: essa sarebbe intenzionata di suddividere, come è sua abitudine, i lavori in tanti lotti dell'importo non superiore a L. 500,000 per cadauno. Inoltre la Società stessa proporrebbe il cambiamento di tipo dell'armamento, portando da chilogrammi 27.60, quale fu progettato, il peso della rotaia a chilog. 36, al metro lineare; nonchè l'ampliamento dei fabbricati viaggiatori delle stazioni progettate.

><

Abbiamo da Firenze che in seguito ad invito del Ministero dei lavori pubblici, venne compilato dalla cessata Amministrazione delle Strade ferrate Romane, un prospetto indicante la situazione approssimativa dei prodotti e delle spese di esercizio delle ferrovie medesime, nell'anno finanziario 1.o luglio 1884 — 30 giugno 1885.

I risultati riassuntivi del detto prospetto sarebbero i seguenti;

Prodotti	L. 35,390,000
Spese	» 25,640,000
Prodotti netti . .	L. 9,750,000

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia furono dal Governo invitate, a compilare sollecitamente un elenco dettagliato dei lavori di compimento e di miglioramento delle linee da eseguirsi nell'anno finanziario 1885-1886.

Pei lavori di che trattasi, che sono quelli compresi negli allegati *B* ai capitolati annessi alle nuove Convenzioni ferroviarie, sono stanziate pel corrente esercizio, in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (vedi più sopra il nostro articolo) L. 33,153,000, le quali sono ripartite nel seguente modo:

Rete Mediterranea	L. 20,523,000
Rete Adriatica	» 10,005,000
Rete Sicula	» 2,625,000
Totale . . .	L. 33,153,000

><

La Società Veneta di pubbliche costruzioni, subconcessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Udine a Cividale, ha dato principio ai movimenti di terra per la formazione del corpo stradale della ferrovia stessa, ed ha inoltre intrapresi i lavori dei caselli di guardia e di talune opere d'arte, fra le quali l'allargamento del ponte sul torrente Torre.

><

La Camera di commercio ed arti di Torino, nella sua qualità di legale rappresentante degli interessi commerciali ed industriali delle due provincie di Torino e di Novara, ha esaminata la questione relativa alla concessione definitiva del tronco di tramvia da Gattinara ad Aranco, che è oggetto del ricorso presentato al Ministero dei lavori pubblici dal Comitato di sorveglianza sul servizio delle tramvie Vercellesi, in unione a molti Municipi e ad importanti industriali.

La predetta Camera ha riconosciuto che la invocata concessione definitiva è assolutamente richiesta dai bisogni del commercio e dell'industria delle popolose ed importanti regioni, cui servono le tramvie Vercellesi.

Perciò la Camera medesima ad unanimità ha deliberato di fare, come ha fatto, i più vivi uffici a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, affinchè nello interesse del commercio e dell'industria dei ragguardevoli paesi interessati alla stabile continuazione dell'esercizio del tronco di tramvia Gattinara-Aranco, venga accolta la istanza dei ricorrenti sovramenzionati.

><

Il sindaco di Torino ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una petizione dei molti Municipi interessati nella costruzione di una ferrovia a binario ridotto Torino-Casale per Chieri e Piovà, colla quale si associano all'istanza del Municipio di Torino al Governo, per ottenere che quella linea sia compresa nei 1000 chilometri di 4.a categoria.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

1. Che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, il progetto presentato dalla cessata Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia pel raddoppiamento di binario nel tratto fra il Bivio Tortona e la Stazione di San Giuliano della linea ferroviaria Alessandria-Piacenza, e pell'impianto di due binari morti nella stazione di San Giuliano. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 31,000. Il lavoro stesso è divenuto necessario per ragioni di sicurezza, dopo che fu raddoppiato il binario della linea da Novi a Tortona;

2. Che, agli stessi effetti della premenzionata dichiarazione, meriti la ministeriale approvazione il progetto, pure studiato dall'Amministrazione cessata dell'Alta Italia, per la costruzione di un nuovo passaggio a livello con casotto da guardiano a San Vito, fra le stazioni di Cavallermaggiore e di Racconigi, sulla linea Torino-Cuneo. La spesa per ciò preventivata ammonta a L. 11,530;

3. Che possa essere approvata una proposta di transazione, concordata fra la cessata Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ed il sindacato del fallimento della Impresa Trevisan-Fontana accollataria della costruzione del 2.o tronco della ferrovia Pontebbana da Colle Rumis ad Ospedaletto, mediante la quale transazione il sindacato predetto accetta la somma di L. 100,000 in saldo e soddisfacimento di ogni suo credito o pretesa, relativi ai lavori eseguiti dalla Impresa preaccennata;

4. Che debba essere riformato il progetto di appalto per la costruzione del tronco della ferrovia Lavezzola-Lugo, compreso fra Conselice e Massalombarda della lunghezza di m. 9384 e del costo totale presunto di L. 1,425,000, delle quali a base d'asta lire 989,000. — Il Consiglio ha manifestato l'avviso che prima di indire l'appalto suaccennato, convenga concordare con la provincia di Bologna, nella sua qualità di concessionaria della ferrovia di quarta categoria da Bologna per Trebbo e Medicina a Massalombarda, i maggiori impianti necessari nella stazione di Massalombarda in vista dell'allacciamento nella medesima dell'ora accennata ferrovia; i quali impianti dovranno essere compresi nel progetto di appalto.

><

Sappiamo che il governatore della Banca Romana ha sporto lagnanze all'Ispettorato generale degli Istituti di emissione, perchè la Società delle Strade ferrate Meridionali avrebbe posti ostacoli all'accettazione dei biglietti di quella Banca nelle provincie ove essa ha una rappresentanza legale pel cambio, e dove quindi, in forza della legge 7 aprile 1874 e delle successive disposizioni, i suoi biglietti hanno corso legale.

Infatti è stato osservato, che nelle tariffe e condizioni dei trasporti per la rete Adriatica si dichiara di accettare i biglietti in parola, soltanto se nel capoluogo della provincia vi sia una *sede* o *succursale*, mentre i biglietti debbonsi accettare anche se vi sia nella provincia una semplice rappresentanza.

Siamo informati che l'Ispettorato generale predetto ha richiamato su quanto precede l'attenzione del Governo, affinchè siano date disposizioni che valgano a togliere le cause di cotesti lamenti della Banca Romana.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di piattaforme girevoli per locomotive e segnali per la ferrovia Arezzo-Fossato;

Allacciamento con la stazione di Brandizzo dello stabilimento Pia e Re sulla ferrovia Torino-Ticino;

Impianto del servizio merci nella stazione di Grumello, sulla linea Bergamo-Rovato;

Modificazioni alla parte metallica del ponte sull'Adda a Trezzo sulla strada 37 Bergamo-Milano;

Progetto esecutivo della ferrovia Arezzo-Stia;

Consolidamento della frana al chilom. 192.593 della ferrovia Eboli-Metaponto;

Progetto di trasformazione del ponte pensile sullo Scrivia presso Cassano (Alessandria);

Id. modificato per la costruzione del ponte provinciale sul Brenta (Padova);

Id. di massima di una ferrovia da Borgo S. Lorenzo a Pontassieve;

Regolamento relativo all' esercizio ed alla costruzione delle Strade ferrate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 665,826.78, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 3 luglio corrente, per l'appalto della fornitura di tonn. 3,605.417 di rotaie Vignole in acciaio Bessemer, occorrenti per l' armamento di diversi tronchi di ferrovie complementari, si procederà alle ore 10 antim. del 28 luglio corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici, col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 632,535 44, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Cauzione provv. L. 38,000; definitiva L. 76,000. Il deliberatario dovrà nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto. Le spese tutte inerenti all' appalto e quelle di registro sono a carico dell' appaltatore. La fornitura dovrà effettuarsi in 4 mesi dalla data del contratto. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ferrovie Calabro-Sicule. — A mezzogiorno del 30 luglio, presso la Prefettura di Taranto, si procederà agli incanti per la vendita di materiali ferroviari fuori uso, provenienti dalla rete Calabro-Sicula e di proprietà dello Stato, esistenti nel magazzino di Taranto, sotto le condizioni stabilite nel relativo Capitolato debitamente approvato, il quale trovasi depositato nella segreteria della predetta sottoprefettura ed ostensibile a chiunque nelle ore d' ufficio. Gli incanti saranno tenuti col metodo della estinzione di candela vergine. I materiali sono divisi in 17 lotti del complessivo valore di L. 124,210.26 e ciascun concorrente dovrà fare la sua offerta in ragione decimale, ed in aumento dei prezzi unitari di ciascun lotto. *La distinta dei materiali e loro prezzi unitari trovasi pubblicata nella* GAZZETTA UFFICIALE *del* 14 *corrente luglio a pag.* 3173. Ciascun concorrente depositerà nelle mani del sig. presidente dell' asta una somma in ragione del quinto dell' intero prezzo del lotto al cui acquisto aspira.

Ferrovia Viareggio-Lucca — I lavori del tronco Viareggio-Quiesa torneranno all' asta; la prima aggiudicazione fu annullata, e il capitolato che doveva regolare lo appalto dovrà essere riformato. La designazione: *Movimenti di terra*, fu trovata tanto vaga da infirmare le disposizioni speciali, colle quali il capitolato aveva cercato di guarentirsi contro possibili pretese appoggiate alla qualità più o meno difficile a scavarsi delle diverse specie di terreno, che potevano eventualmente trovarsi negli sterri, e da fare sentire il bisogno di cercare un' altra espressione da sostituirvi.

Società delle Ferrovie Sicule. — La *Gazzetta Ufficiale* del 17 corr. luglio pubblica il decreto che approva, con modificazioni, lo statuto della Società per l' esercizio della rete ferroviaria Sicula. Nel nostro prossimo numero informeremo i lettori circa questo statuto, faremo cioè loro conoscere quanto vi ha in esso di differente da quello per la Società Mediterranea, omettendo naturalmente ciò che non sarebbe altro che un'inutile ripetizione.

Ferrovie dell' Adriatico — Venne stabilita in modo definitivo la divisione dei nuovi uffici della Direzione generale della Società Ferroviaria Adriatica.

La Direzione generale avrà sede nel Palazzo della Gherardesca, il controllo e l' ufficio delle tariffe nel palazzo della Piazza dell'Unità, il traffico e il movimento nell'antica stazione di Porta al Prato.

Ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere. — La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di una variante al tracciato proposto negli studi stati sottoposti alla superiore approvazione pel tronco Avellino-Montemiletto, della ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere.

Per questo tronco fu già presentato un progetto di massima che considera due distinti tracciati, il primo *alto* per Salza e Montefalcione, ed il secondo *basso* per Prata e Pratola.

La variante presentata seguirebbe il tracciato alto da Avellino a Candida, da dove raggiungerebbe Montemiletto per la valle di Ferrugni.

Secondo la variante in discorso la lunghezza del tronco sarebbe di m. 18,200 e l' importo dei relativi lavori di costruzione rileverebbe a L. 12,580,000.

Ferrovia Napoli-Nola-Bajano — Nel precedente numero del *Monitore*, dando la notizia dell' inaugurazione di questa ferrovia non abbiamo potuto, per abbondanza di materia, addentrarci in dettagli circa quella festa inaugurale. Lo facciamo ora, sebbene l' opera nostra possa sembrare di poca attualità, perchè non appaia che noi restiamo indifferenti ad un avvenimento il quale, oltre a far bene presagire per la prosperità economica di una importantissima regione d' Italia, è pur segno che nel nostro Paese va ogni dì più sviluppandosi la potenza industriale, aiutata dall' iniziativa di forti ed egregi cittadini.

E, se non ce lo vietasse anche questa volta la tirannia dello spazio, ben vorremmo quì integralmente riprodurre la bellissima ed esatta descrizione fatta di quella festa inaugurale dal giornale *L' Opinione;* ma ci è forza l' attenerci a più modeste proporzioni.

Ai dati tecnici da noi riferiti la settimana scorsa, ed alle notizie date circa il modo con cui ebbe esecuzione la linea Napoli-Nola-Bajano, dobbiamo aggiungere che la strada è costrutta a scartamento ridotto, di un metro, e che essa attraversa le tre provincie di Napoli, Caserta ed Avellino; di guisa che, pure essendo una linea di interesse puramente locale e interprovinciale, tuttavia corrisponde ad un vero bisogno, percorrendo una plaga di terreno fertilissimo e popolatissimo, che sino ad oggi non era toccata da altre ferrovie.

Quanto poi alla solennità inaugurale, noi ci limiteremo a ricordare la gradita impressione su tutti gli intervenuti prodotta dalla serie dei brindisi pronunciati nell'asciolvere offerto agli invitati dal Municipio di Bajano. Tale serie venne aperta dal comm. A. Cottrau colle seguenti patriottiche parole:

« Signori! — Non vi farò un discorso; non temete — perchè già non saprei farvelo. Ma vi dirò semplicemente, che il caso ha voluto che io rappresenti qui, a questa festa del lavoro e del progresso, l'elemento italiano della Società italo-belga della ferrovia Napoli-Nola-Bajano, nel mentre il mio ottimo amico, barone De Mesnil, ne rappresenta l' elemento belga.

« Credo, adunque, mio dovere ringraziare di cuore, in nome della Società concessionaria, voi tutti, o signori, che voleste onorare con la vostra presenza la modesta inaugurazione di questa interessantissima ferrovia; la quale fu eseguita per iniziativa privata e senza nessun concorso e, perciò, senza nessun aggravio nè dello Stato, nè delle Provincie, nè dei Comuni.

« Questa ferrovia, che centuplicherà, in breve, le relazioni e gli scambi fra tre patriottiche nostre provincie, rappresenta la fratellanza di due popoli laboriosi, i quali son destinati ad incontrarsi spesso nelle battaglie che si combattono nell'industria e nei commerci — dirò di più — la fratellanza fra i due Sovrani costituzionali più amati e venerati del mondo.

« Vi invito, adunque, signori, a bere con me, al progresso economico del nostro paese, alla prosperità del Belgio e dell' Italia nostra, a Sua Maestà Leopoldo II, Re dei Belgi, ed al nostro amatissimo Sovrano Umberto I di Savoia.

« Viva il Re! ».

Altri oratori tennero dietro al comm. Cottrau, e tutti

brindarono all' accordo del capitale coll'industria per poter un giorno vedere quella linea prolungata sino ad Avellino. Prima di far ritorno a Napoli, furono spediti telegrammi al Re ed ai ministri Depretis e Genala, e S. M. fece rispondere al comm. Cottrau col seguente cortesissimo telegramma:

« Ing. ALFREDO COTTRAU — Posilippo (Napoli)

« S. M. il Re ha assai gradito l' affettuoso saluto rivoltogli nella inaugurazione della ferrovia Napoli-Nola-Baiano. S. M m' incarica quindi ringraziarla per l' espressione di sentimenti tanto più cari al suo cuore perchè associansi al pensiero della prosperità di tre cospicue provincie italiane.

« *Il Ministro* VISONE ».

Ferrovie Venete. -- Riportiamo dall' *Alpignano* di Belluno la seguente circolare che il Sindaco, la Deputazione provinciale e la Camera di commercio di Venezia hanno diramato:

« La questione di una linea ferroviaria che metta in più diretta comunicazione Venezia col centro di commercio principale europeo, il Lago di Costanza, venne ad acquistar una importanza ben maggiore dacchè fu aperta la ferrovia dell' Arlberg, che, unendo in via diretta Innsbruch a Feldkirk e Lindau, sposta completamente le vie finora seguite dalle correnti commerciali.

« Venezia, che da lungo tempo studia le comunicazioni più opportune ad avvicinare il Brennero al suo porto, aspirerebbe a veder costruita una ferrovia che da Vittorio, attraversando il Cadore, metta direttamente a Toblach, e di là per Franzensfeste ad Innsbruch; ed ora crede giunto il momento propizio perchè le rappresentanze di tutti i Comuni interessati abbiano concordemente ad agire presso il Governo nazionale per l' effettuazione del detto progetto.

« Visto come la legge sulle Convenzioni ferroviarie 27 aprile a. c. all' art. 20 autorizzi la costruzione di 1000 chilometri di ferrovia in aggiunta ai chilom. 1530 già autorizzati dall' art. 10 della legge 29 luglio 1879; la Deputazione provinciale, il Municipio e la Camera di commercio di Venezia sono d' avviso che, approfittando della sopraccennata disposizione di legge, debbano gli interessati costituirsi senza ritardo in consorzio per domandare che la linea Vittorio-Toblach venga compresa nei 1000 chilometri contemplati dalla legge 27 aprile 1885.

« A tale effetto la Deputazione provinciale, il Municipio e la Camera di commercio di Venezia si onorano di invitare la S. V. Ill.ma a prender parte, o personalmente od a mezzo di speciale delegato, all' adunanza che avrà luogo in questa città al palazzo municipale, alle ore 1 pom., del giorno 19 corr. fra i rappresentanti dei Comuni attraversati dalla progettata linea od aventi interesse alla sua costruzione.

« Non dubitando della cortese adesione della S. V. Ill.ma al presente invito, i sottoscritti La pregano di far tenere a questo Municipio un sollecito cenno di riscontro che li accerti del di Lei intervento, od indichi la persona che la S. V. sarà per delegare.

« Con tutta considerazione

« Per la Deputazione provinciale: E. PELLESINA, *dep.* — Per il Municipio: D. DI SEREGO ALLIGHIERI, *sindaco* — Per la Camera di comm.: A. BLUMENTAL, *pres.* ».

Ferrovia Ormea-Oneglia-Porto Maurizio. I Comuni interessati nella costruzione di una ferrovia da Ormea ad Oneglia e Porto Maurizio, fecero vivissime istanze al Ministero dei lavori pubblici perchè la ferrovia medesima venga classificata in quarta categoria ed inscritta fra i 1000 chilometri autorizzati colla legge del 27 aprile corr. anno.

Tramvie interprovinciali venete. — Procedono con sollecitudine i lavori per la costruzione delle tramvie interprovinciali. Si ritiene fermamente che il tramvia Fusina-Dolo-Strà-Padova potrà essere aperto all' esercizio circa alla metà di settembre. Questo tramvia sarà congiunto a Venezia mediante corso regolari dei vaporetti Finella, i quali potranno compiere la traversata dalla città di Venezia a Fusina e viceversa in un quarto d' ora.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Per il servizio-merci italo-germanico venne attivato a partire dal 15 corrente un ordine di servizio n. 7, contenente delle norme sull'ammissibilità della rispedizione di merci d' ogni specie alle stazioni di confine italo-svizzero.

Queste norme stanno a disposizione di chi ne farà richiesta presso gli Uffici di spedizione merci di Chiasso e Luino, non che presso l' Ufficio commerciale a Lucerna.

— A partire dal 1° agosto p. v. sarà attivata una tariffa per il servizio-merci diretto fra le stazioni delle Ferrovie Giura-Berna-Lucerna, dell' Emmenthal e del Bödeli da una parte e le stazioni della Ferrovia del Gottardo dall' altra.

— A datare dalla stessa data sarà attivata un'appendice provvisoria alla tariffa-merci italo-svizzera, contenente modificazioni ed aggiunte alle disposizioni regolamentari, alle condizioni di trasporto ed alla classificazione delle merci. Quell' appendice sarà però abrogata appena verrà attivata una nuova tariffa per il prefato servizio.

Gli esemplari di quell' appendice nonchè quelli della tariffa sopra annunziata, sono vendibili a datare dal 20 corrente presso l' Ufficio commerciale o pel tramite delle stazioni della Società del Gottardo.

Ferrovie francesi. — La rete ferroviaria francese attualmente in esercizio ha una lunghezza di 31,560 chilometri. Essa rappresenta un valore di 12 miliardi.

Il prodotto lordo ascende annualmente ad 1 miliardo e 150 milioni di franchi, ed il ricavo netto a 500 milioni.

Il numero dei viaggiatori è di 180 milioni di individui all' anno in cifra rotonda. Il peso delle merci ascende ad 85 milioni di tonnellate.

Il personale della rete si compone di 223,816 agenti di ogni grado.

Ferrovie Bavaresi. — La Camera di commercio di Augusta, in Baviera, ha ripreso ad esame l'antico progetto di una ferrovia che congiunga direttamente quella città con Innsbruck nel Tirolo ed ha eletto un comitato per assicurarne l' effettuazione.

Per il tronco Mering-Weilheim in Baviera questo comitato ha chiesto sino dal 24 giugno scorso, al Ministero bavarese il necessario permesso, mentre per il tronco Scharnitz-Völs in Tirolo il Ministero austriaco del commercio ha dato la concessione preliminare sino dal 15 novembre dell' anno scorso.

Dalla relazione del suddetto comitato si rileva che questa nuova ferrovia avrà una lunghezza complessiva di 152 chilometri dei qual 38 sul suolo austriaco e 114 sul bavarese. Aggiungendovi gli 86 chilometri della ferrovia Kufstein-Innsbruck già esistente, la lunghezza complessiva della linea Augusta-Kufstein-Innsbruck sarà di 238 chilometri.

Questa nuova ferrovia è anche di grande importanza per noi perchè abbrevia la distanza tra la Baviera e l' Italia di 59 chilometri.

Le difficoltà tecniche non sono maggiori di quelle di altre ferrovie alpine. Si sperano grandi vantaggi da essa per il commercio, l' industria, l' agricoltura e la pastorizia di quei paesi.

Ferrovie turche. — La *Frankfurter Zeitung* ha per telegramma da Costantinopoli, che il Sultano avrebbe approvato il piano delle ferrovie di raccordamento. I lavori avrebbero principio verso la fine del corrente mese. La *Neue Freie Presse* conferma questa notizia, aggiungendo che a quanto assicura il signor Vilatis, tutte le opere da eseguirsi dalla Turchia per quelle ferrovie saranno ultimate non più tardi del mese di ottobre dell'anno venturo.

Notizie Diverse

Rotaie in ferro e rotaie in acciaio. — La Compagnia della Ferrovia *Grand Central Belge* pubblica la

relazione della Direzione delle strade e della manutenzione, del quale documento, nell'interesse dei nostri lettori, riproduciamo le conclusioni.

Dalle statistiche molto accuratamente compilate dalla sullodata Direzione risulta, non solo che le rotaie in acciaio hanno una durata più lunga di quelle in ferro, ma bensì che i due metalli si comportano in modo del tutto differente.

Le rotaie in ferro si rinnuovano gradualmente, mentre di quelle in acciaio durante i primi 12 anni si rinnuova soltanto l'89 per cento; nel tredicesimo anno bisogna poi rinnovare quasi metà di quelle lasciate al posto e nel quattordicesimo tutto il rimanente. Ciò dipende dal fatto che le rotaie in acciaio deperiscono in seguito al regolare logoramento delle parti laterali del fungo, mentre le rotaie in ferro si distruggono in seguito a sfogliamento e schiacciamento, cause che non si producono in modo regolare.

Dal 1865 in qua sono state adoperate 92,057 tonnellate di rotaie, di cui 71,597 in ferro e 20,460 in acciaio, e su queste rispettive quantità fu giuocoforza rinnovare 42,982 tonnellate di rotaie in ferro e soltanto 112 tonnellate di rotaie in acciaio.

Per stabilire un confronto più esatto bisogna rimontare non oltre l'anno 1869, alla qual epoca i due metalli furono concorrentemente adoperati: orbene il rinnovamento è stato di 53.07 0[0 per le rotaie in ferro e soltanto di 0.56 0[0 per le rotaie in acciaio.

In quanto alle rotture durante l'anno 1884 il rapporto è stato dal ferro all'acciaio come da 16 a 2.

I biglietti ferroviari. — Da molto tempo si cerca il modo di rendere rapida e facile la distribuzione dei biglietti, ed il Governo tedesco fece a quest'uopo eseguire diversi studi, i quali ebbero il risultato di trovare, come sistema più pratico, la creazione e la vendita, giusta quanto si pratica agli Stati Uniti, di quaderni cuponi rappresentanti il valore di uno, di due o di molti chilometri percorsi.

Questi quaderni sarebbero posti in vendita dappertutto; ogni viaggiatore potrebbe averli, pagando il prezzo del suo viaggio al conduttore del treno, rimettendogli il cupone o i cuponi in proporzione del numero di chilometri che dovrebbe percorrere.

Vi sarebbe però ancora a sormontare delle difficoltà, per quanto riguarda il diritto dei viaggiatori alle vetture delle differenti classi, la scelta dei posti, ecc· Ma non si ritiene impossibile di arrivare ad un soddisfacente risultato, poichè la necessità di modificare l'attuale stato di cose, di togliere l'affollarsi agli sportelli di distribuzione, gli spintoni nelle scale, nelle sale d'aspetto, gli errori nei calcoli fatti precipitosamente, ecc., è universalmente sentita.

Monumento a G. Sommeiller - Il 14 corr. luglio inauguravasi in Modana un monumento a G. Sommeiller. L'iniziativa di questa testimonianza di gratitudine e di imperitura memoria devesi al sindaco di Modana, sig. dottor Gravier: il monumento però è dono di Annecy, città natìa dell'illustre ingegnere. Esso è collocato sotto la gran tettoia della ferrovia; è un busto in bronzo rassomigliantissimo, e rappresenta l'illustre uomo qual era nei primordi del traforo. La posa lo figura in atto di profondo pensiero, ammirando, come il Wilson a Suez, i felici risultati della sua gigantesca opera. Il piedestallo in marmo color rosa porta l'iscrizione:

A Germain Sommeiller
1.re *percêe des Alpes*
1857-1871

La cerimonia inaugurale, per quanto modesta, riuscì bella e simpatica, e scosse in tutti gli astanti patriottiche emozioni.

I grandi tunnels. — Il progetto di una galleria sottomarina, che debba riunire l'Irlanda all'Inghilterra, ha fornito opportunità ad un « assiduo » della *Pall Mall Gazette* di Londra dei seguenti raffronti storico-statistici:

Il tunnel attraverso il Fréjus, lungo miglia inglesi 7,50 necessitò un lavoro di 157 mesi ed una spesa per ogni *yard* lineare (0,91 metri) di lire sterline 225 e scellini 6.

Il tunnel attraverso il San Gottardo — miglia 9,33 — fu perforato in soli 88 mesi di lavori con il costo di lire sterline 142 e scellini 13 per ogni *yard* lineare.

Il tunnel dell'Aarlberg, finalmente, fu compiuto — miglia 6,20 — in 40 mesi col prezzo di lire sterline 107 e scellini 13 per cadauno *yard* lineare.

In base a questi risultamenti, « l'assiduo » prevede che il tunnel, progettato attraverso il canale di San Giorgio, potrebbe essere compiuto nel periodo di anni 5 e mesi 6, con una spesa complessiva di lire sterline 5,702,412, corrispondente a L. 108 per ogni *yard.*

Grande Annuario italiano. — È questo il titolo di una voluminosa guida or non è molto pubblicata dalla Ditta Marro, Marchal e C. di Genova. Noi l'abbiamo attentamente esaminata, e ci siamo convinti che essa può tornare di non poco giovamento agli uomini d'affari, non solo per le minute indicazioni fornite riguardo la città e la provincia di Genova, ma ancora per le notizie che vi si trovano sopra i singoli Comuni italiani, i funzionari che li reggono, i commerci e le industrie che vi prosperano, nonchè per le sommarie nozioni che l'Annuario fornisce circa quanto è necessario ad ognuno conoscere del nostro diritto amministrativo. L'opera dei signori Marro, Marchal e C. è degna di tutto il favore del pubblico.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari nella settimana scorsa non figurarono molto sul mercato, o vi figurarono in generale per l'abbandono in cui furono tenuti, o pel loro ribasso.

A questa seconda vicenda, appartengono le Azioni della Società delle Meridionali, le quali da 697 scesero a 682 con ripresa a 686; e le nuove Azioni della Società delle Mediterranee, le quali da 555 vennero quotate un giorno a 540 per riprendere in chiusura il 550. Ora sono in ripresa.

CONVOCAZIONI

Società Anonima metallurgica Tardy e Benech in Savona — Assemblea generale pel 30 corrente luglio, alle ore 9 ant., nei locali della Società, annessi alle officine, per nomina di 7 amministratori; nomina di 3 sindaci; nomina di 2 sindaci supplenti.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Il giorno 22 del prossimo venturo agosto avrà luogo in Torino la solita annuale adunanza generale degli azionisti, la di cui riunione fu stabilita per il mezzogiorno nel palazzo della Banca, sito in via dell'Arsenale, n. 8.

La convocazione di tale adunanza ha per iscopo la elezione dei membri del Consiglio di reggenza della sede di Torino, per la rinnovazione del terzo dei reggenti e dei censori uscenti d'ufficio, e per la surrogazione di quelli che per qualunque altra causa avessero cessato dalle loro funzioni presso il Consiglio medesimo.

Società anonima tramvia da Pinerolo a Perosa Argentina. — L'assemblea generale straordinaria dei soci indetta per il 26 corrente resta rimandata al giorno da determinarsi con altro avviso.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Genio militare - Direzione di Cuneo (25 luglio, ore 11 ant., def.) — Ampliamento e sistemazione della caserma Govone in Alba per renderla capace di un intiero reggimento di fanteria, da eseguirsi nel termine di giorni 500 dalla data del verbale di consegna a mente del § 2.o delle condizioni speciali per l'impresa. Prezzo ridotto a L. 128,957.75. Dep. L. 17,000.

Comune di Nemi, prov. di Roma (25 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione della S. C. O. Nemi-Genzano. Prezzo L. 13,400.42.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (27 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Lecce-Ruffano, coll' annuo estaglio di lire 11,500, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 11,500. Fatali a giorni 15.

Città di Rivoli (27 luglio, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione di un fabbricato ad uso scuole elementari della città, in base al progetto del sig. ing. Lorenzo Raimondo 8 novembre 1884 debitamente approvato dalle Autorità scolastiche e dal Genio civile. Importo L. 60,000. Deposito per spese L. 2,000; cauz. L. 12,000. Fat. ore 5 pom. 4 agosto.

Municipio di Portogruaro (28 luglio, ore 11 ant., def.) — Appalto del lavoro di costruzione del carcere mandamentale in questa città. Prezzo ridotto L. 21,500. Dep. L. 1,000; cauzione def. id.

Città di Ventimiglia (28 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere per la costruzione di un fabbricato ad uso di caserma dei RR. carabinieri in base al progetto dell' ingegnere Bernardo Zanolli. Importo, esclusi i serramenti, lire 11,000. Dep. p. spese L. 420; cauz. provv. L. 2,000; def. una rendita di L. 200. Fat. mezzodì 2 agosto.

Amministrazione provinciale di Roma (29 luglio, ore 12 mer., 1.a asta) — Appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Tiburtina, tronco I, al Casale dei Cavallari. Prezzo L. 42,241.62. Cauz. provv. L. 700; def. il decimo.

Prefettura di Cosenza (29 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori occorrenti al completamento della strada comunale obbligatoria di Domanico. Prezzo ridotto a L. 62,772.94. Cauz. provv. L. 4,100; def. L. 8,200.

Comune di Vignale, prov. di Alessandria (29 luglio, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere di costruzione dell' Edificio scolastico nel Convento. Prezzo ridotto L. 70,048.14.

Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino (29 luglio, ore 3 pom., 1.a asta). — Appalto della provvista di tonnellate 500 Litantrace magro a L. 40, importanti L. 20,000. Cauz. L. 2,000. Tempo utile per la consegna giorni 120 in due rate. Fat. a 15 giorni.

Comune di Force, prov. di Ascoli Piceno (30 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di condottura d' acqua potabile per questa città, in conformità del progetto redatto dall'ingegnere comunale signor Murri Antonio, ed a norma del capitolato generale e speciale, quali atti sono ostensibili a chiunque nella segreteria comunale nelle ore d'ufficio. Prezzo L. 30,909.33. Dep. provv. L. 1,500; def. L. 1,800. Fatali a giorni 15.

Comune di Palombara Sabina (30 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della Residenza municipale e per la costruzione e sistemazione dello stradone nuovo, previsti nei rispettivi progetti per L. 20,406.42, cioè L. 8,652.24 per la Residenza municipale e L. 11,754.18 per lo stradone. Cauz. provv. L. 600; def. L. 2,000. Fat. ore 10 ant. 18 agosto.

Comune di Vico Garganico (30 luglio, ore 9 ant., 2.a asta per deserz. 1.o incanto). — Appalto dei lavori del nuovo cimitero in questo comune di Vico Garganico, giusta il progetto compilato dall'ing. sig. Eugento Leone in data 6 giugno 1884 per il prezzo di L. 96,876.78, oltre L. 9,687.67 a disposizione dell'amministrazione per spese di espropriazione, di direzione di lavori e d'imprevedibili. Cauz. provv. il ventesimo; def. lire 10,000. Fat. ore 8 pom. 16 agosto.

Prefettura di Milano (30 luglio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per la sistemazione dell' argine destro dell'Adda, dal confine territoriale di Maleo con Cornovecchio al porto di Crotta d' Adda, in quattro tronchi della lunghezza complessiva di m. 4032.30, nei comuni di Cornovecchio, Meleti e Maccastorna, con la costruzione della chiavica di Santa Maria, provv. deliberato per L. 33.555.85.

Prefettura di Treviso (31 luglio, ore 11 ant., fat.) — Appalto della quinquennale manutenzione delle opere di difesa frontale lungo il fiume Livenza da Tremeacque al canale delle Navi del torrente Monticano, da Gorgo a Motta, provv. deliberato per L. 40,850.63 in seguito all'offerta di ribasso di lire 4.51 per cento.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (1.o agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto della provvista di cuoi e pelli per la somma ridotta a lire 56,041.07. Dep. L. 6,360.

Telegrafi dello Stato. Ispettorato generale in Firenze (1.o agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Fornitura in appalto di n. 225,000 chilogrammi di carta in strisce per apparati telegrafici, da consegnarsi nel periodo di cinque anni, a cominciare dall' esercizio 1886-87, per finire coll' esercizio 1890-91, nella quantità di chilogrammi 45,000 all' anno, al prezzo di L. 1.20 al chilogrammo, e così a quello complessivo di lire 270,000. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 10,000. Fat. mezzodì 13 agosto. — Le schede scritte su carta da bollo da una lira, firmate suggellate, da presentarsi all'asta, potranno essere presentate oltrechè all'ufficio di Firenze anche alle direzioni compartimentali dei telegrafi di Roma, di Napoli e di Torino.

Prefettura di Mantova (1.o agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di radicale riparazione dell' argine destro del fiume Oglio fra i segnali 31 e 35, denominato froldo Casale nel comune di San Martino dell'Argine, provv. deliberato per L. 41,841.41. Cauz. provv. L. 2,200; def. il decimo.

Id. (3 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di ingrosso di banca e costruzione di sottobanca al tratto di argine sinistro di Po in froldo Croce di Scorzarolo fra i segnali 138 e 143 nel comune di Borgoforte. Prezzo L. 45,126. Cauz. provv. L. 4,000; def. L. 8,000. Fat. mezzodì 22 agosto.

Id. (4 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della banca a tergo dell' argine sinistro del fiume Po compreso fra i capi stabili 118 e la chiavica Cavo Nuovo presso San Matteo delle Chiaviche nel comune di Viadana. Prezzo L. 58,120. Cauz. provv. L. 2,900; def. il decimo. Fat. mezzogiorno 24 agosto.

Comune di Carinola (2 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade interne di questo comune, provv. aggiudicato col ribasso di L. 6.50 per cento sul prezzo complessivo di L. 128,895.35. Cauz. provv. L. 5,000; dep. p. spese L. 2,200; cauz. def. L. 12,000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (6 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'11.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 7, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61, presso Santa Severina, compreso fra il torrente Potamo e la provinciale Rogliano-Parenti-S. Mauro, della lunghezza di metri 10,566. Prezzo ridotto L. 203,193.07. Cauz. provvisoria L. 18,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pisa (7 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per condurre l' inalveazione del Nuovo Ozzeri, dal punto d' intestatura con quello attuale, al paletto 0 inferiormente a Montuolo fino al nuovo sbocco da stabilirsi nella sponda sinistra del fiume Serchio all'origine della voltata delle Carte, in corrispondenza al picchetto 44 ed a distanza di metri 300 circa a valle del termine chilometrico n. 6, misurati in linea d' argine del fiume recipiente, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,056,060. Cauz. provv. lire 70,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (7 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco inferiore del torrente Savena abbandonato, dal ponte Calari alla chiavica emissaria in Reno, eccettuate quelle opere riguardanti la botte del Lorgana, fra le sezioni 28.a e 40.a, provv. deliberato per lire 58,435.83.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (7 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo dei canali secondari della Laguna Veneta, durante il sessennio dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1891. Prezzo ridotto L. 616,790.15. Cauz. provv. L. 30,000; def. lire 76,000.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della Società dei Magazzini Generali la fornitura in opera delle nuove grandi tettoie del Punto Franco di Napoli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dall'11 al 17 giugno* 1885

Rete Adriatica-Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	582,464.28	329.08
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	569,639.54	330.80
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 12,824.74	— 1.72
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,734.86	12,544,471.64	7,230.83
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	11,698,437.50	6,793.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 12.86	+ 846,034.14	+437.31

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	238,984.36	160.28
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	191,834.55	136.73
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 47,149.81	+ 23.55
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,155,423.13	4,128.39
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,386.75	5,788,177.72	4,173.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+104.25	+ 367,245.41	— 45.53

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	11,733.90	399.81	12,133.71
Torino-Lanzo . » 32	30,547.92	11,532.45	42,080.37
Settimo-Rivarolo » 23	10,452.09	10,080.10	20,532.19
Santhià-Biella . » 30	22,421.09	21,181.07	43,602.16
Fossano-Mondovì » 24	3,611.60	68.83	3,680.43
Sassi-Superga . . » 3	6,782.20	»	6,782.20
	85,548.80	43,262.26	128,811.06

Strade Ferrate Romane

15ª Settimana. — *Dal 9 al 15 aprile* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	712,083.27	21,524.57
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	723,227.11	22,454.62
Differenza (in più . . .	41	—	—
Differenza (in meno . . .	—	11,143.84	930.05
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 15 aprile 1885 .	1,725 —	9,813,247 08	19,775.45
Periodo corr. 1884	1,684 —	10,127,638.95	20,765.42
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	314,391.87	989.97

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 luglio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	17,270 20	1,634 50	6,993.45	1,716.30	2,900.45	1,908.05
Bagagli . .	425.95	58,55	66.55	37.95	62.05	11.20
Merci G. V.	2,821.10	263.40	504.30	130.20	610.80	»
Merci P. V.	8,389.45	1,726.50	2,960 10	1,360.50	1,582.25	191.25
Totali . .	28,906.70	3,682.95	10,524.10	3,244 95	5,155 55	2,113.50

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

NOTE
sull'Esposizione Internazionale di Elettricità
IN VIENNA — 1883

RELAZIONE

presentata all'Amministrazione dolle Strade ferrate dell'Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell'Ufficio d'arte pel servizio della Trazione e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate.*

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

BERGAMO	MESSINA
BUSALLA	PALERMO
CAGLIARI	ROMA
CERCINA (Firenze)	SALERNO

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris:

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix, 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc.

AUG. COURTIAL &
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)
FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE
SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA
RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.
TUBI DI GHISA D'OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ
LAVORO GARANTITO.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8º di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Anno XVIII — Mercoledì 29 Luglio 1885. — Num. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LO STATUTO DELLA SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Sarebbe cosa superflua, oltrechè contraria alla forzata economia di spazio impostaci dall' abbondanza di materia, il riprodurre in queste colonne l' intiero Statuto della Società per le ferrovie Sicule, dopo che noi abbiamo nel precedente numero integralmente pubblicato quello della Società Mediterranea. Ed infatti la maggior parte delle disposizioni dei due predetti Statuti sono perfettamente identiche, e fra esse concordano persino nella loro ripartizione numerica ed in quella in diversi titoli.

Ci limiteremo pertanto ad una breve rivista, segnalando specialmente quelle disposizioni, le quali in particolar modo ed esclusivamente non possono che riflettere la Società Sicula.

Lo Statuto di questa Società, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 corr. luglio, si compone di n. 65 articoli, non compreso l' articolo finale che stabilisce: « che lo Statuto non sarà valido se non dopo che avrà ottenuta l'approvazione del Governo, e che il decreto d' approvazione dovrà al pari dello Statuto essere pubblicato nelle forme prescritte dal Codice di commercio ».

I predetti 65 articoli sono divisi in 7 *Titoli*, precisamente come quelli dello Statuto per la Società Mediterranea.

Il 1° *titolo* contiene le disposizioni riflettenti l' *oggetto*, la *sede*, il *capitale* e la *durata* della Società, e consta di 4 articoli.

L'articolo primo concerne la denominazione della Società, la quale è di: *Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia;* ed enunzia l' oggetto della Società medesima in termini identici a quelli adoperati nell' art. 1 dello Statuto per la Società del Mediterraneo, con riferimento naturalmente alle linee della Rete Sicula.

L' articolo secondo tratta della sede della Società, e stabilisce *che questa ha la sua sede in Roma, e che è istituita in Palermo la Direzione generale, con una Direzione di esercizio in Messina.*

L' art. terzo riflette il *capitale*, il quale è stabilito nella somma di 15 milioni, rappresentata da 30,000 Azioni di 500 lire ciascuna.

L' art. quarto, che parla della *durata* della Società, è identico all' art. 4 dello Statuto per la Società Mediterranea.

Il *Titolo* 2° ha pure lo stesso numero di articoli (dal 5 al 21) del 2° *Titolo* dello Statuto per la Mediterranea, e contiene, come questo, le disposizioni riflettenti l' *Amministrazione* e la *Direzione* della Società, le quali sono conformi a quelle pella Società del Mediterraneo, fatte le seguenti eccezioni:

a) che nell art. 5 il numero dei membri assegnati al Consiglio d' Amministrazione è di 15;

b) che la cauzione, di cui all'art. 6, da prestarsi da ogni amministratore è di sole 100 Azioni;

c) che, secondo l' art. 10, invece di due, uno solo è il vice-presidente che il Consiglio d' amministrazione deve ogni anno eleggersi nel proprio seno:

d) che nell' art. 11 trovansi le seguenti disposizioni le quali non appaiono dallo stesso articolo dello Statuto pella Società del Mediterraneo:

« Le adunanze del Consiglio d' amministrazione hanno luogo presso la sede della Società in Roma, ove dev'essere tenuta la contabilità generale della Società.

« Le adunanze del Consiglio d'amministrazione possono aver luogo in Palermo, ove il presidente ne faccia proposta e questa riporti l' adesione in iscritto della maggioranza dei consiglieri, ai quali tutti deve essere comunicato l'ordine del giorno dodici giorni prima dell'adunanza »;

e) Che per la validità delle deliberazioni, di cui all'art. 12, è richiesta la presenza di soli 8 membri;

f) Che nell'art. 14, oltre alle disposizioni contenute nell'articolo stesso dello statuto per la Mediterranea, troviamo le seguenti:

« Per le deliberazioni relative all'approvazione di contratti per lavori di costruzione o per somministrazioni e forniture, l'ammontare dei quali ecceda la somma di lire 20,000, occorre l'intervento di tutti i consiglieri non esclusi giusta l'art. 13, e la maggioranza di nove. In seconda convocazione, per le deliberazioni sugli oggetti di cui sopra basta la presenza di dieci amministratori e la maggioranza dei tre quinti.

« Nelle adunanze di prima convocazione e per le sole deliberazioni relative agli oggetti suindicati, gli amministratori possono farsi rappresentare da un altro consigliere; però nessun consigliere può aver più di un voto oltre il proprio;

g) Che l'assegno annuale destinato, oltre alla partecipazione agli utili, come retribuzione delle funzioni degli amministratori, è di L. 45,000;

h) Che il comitato al quale, a norma dell'art. 21, il Consiglio d'amministrazione può delegare le facoltà necessarie pel disbrigo degli affari correnti e per i provvedimenti d'urgenza, si compone per la Società Sicula di 3 membri; e che a tale comitato sono sottratte le deliberazioni relative ai contratti, il cui ammontare ecceda la somma di lire 3,000.

Il *Titolo* 3° dello statuto per la Società delle ferrovie Sicule, e che contiene le disposizioni relative alle *Assemblee*, è identico, sia per la sostanza sia per la quantità e la disposizione numerica degli articoli, al *Titolo* 3° dello statuto della Società Mediterranea.

E così dicasi dei *Titoli* 4°, 5°, 6° e 7°, rispettivamente riflettenti le *Azioni* e le *Obbligazioni*, il *Bilancio*, i *Sindaci* e la *Liquidazione*, tenuto naturalmente calcolo della differenza dell'ammontare del capitale sociale, e fatte le seguenti eccezioni:

a) Che all'art. 58, il quale tratta della ripartizione degli utili, ai capoversi 4° e 5° sono nello statuto per la Società Sicula sostituiti i seguenti:

« Il residuo viene assegnato:

« Per dodici centesime parti a disposizione del Consiglio di amministrazione, e cioè otto da ripartirsi tra i consiglieri e quattro da distribuirsi, nelle proporzioni che esso reputerà opportune, tra i direttori e i capi di servizio,

« E per ottantotto centesime parti in aumento della riserva straordinaria o come ulteriore dividendo agli azionisti, dietro proposta del Consiglio d'amministrazione approvata dall'assemblea generale »;

b) Che al collegio sindacale è assegnata dall'art. 64 un'indennità complessiva di sole lire cinquemila.

Lo statuto, della Società Sicula, è datato da Roma addì 7 giugno 1885 e porta le seguenti firme: Alberto Miglioretti di S. Sebastiano, Roberto Varvaro, Enrico Scialoja, *teste*, Giulio Marini, *teste*, e D. Enrico Cassi, *notaio*.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

CASSA-PENSIONI -- ANNO 1884

Riceviamo dall'on. Presidenza del Comitato della Cassa-Pensioni per gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia il Resoconto per l'anno 1884 (23° dell'istituzione), e ne rileviamo, come è nostra abitudine, i dati più importanti.

Il Resoconto è preceduto da una breve prefazione diretta ai membri del Comitato, nella quale si nota che oltre alle modificazioni già introdotte pel passato nella parte statistica del Rendiconto, si è ravvisato quest'anno conveniente di apportare alcune riforme anche nella parte amministrativa, affinchè i risultati finali delle principali operazioni della Cassa, fossero corredati da maggiori dettagli e da più ampie dimostrazioni. Nella prefazione si fa inoltre osservare che la parte statistica del Sodalizio venne ancora accresciuta di nuovi dati, coll'aggiunta del quadro di eliminazione sia per morte che per passaggi ad altre nozze delle vedove pensionate, nonchè del quadro della mortalità dei pensionati per vecchiaia.

Da ultimo l'on. Presidenza del Comitato ricorda come in conformità alla riserva fatta nel precedente Rendiconto, essa presenti la situazione finanziaria del Sodalizio al 31 dicembre 1883 ripartita fra le singole *classi* di compartecipanti, dolente di non poterlo fare, stante la mole del lavoro, per il successivo esercizio 1884, la qual cosa però non tralascierà certamente di eseguire nel Rendiconto del 1885.

Ciò premesso, ecco quanto di maggior rilievo si ricava dal Resoconto che stiamo esaminando:

I compartecipanti alla Cassa-Pensioni sommavano alla fine dell'anno 1883 a	N. 22,101
a cui nel 1884 si aggiunsero	» 2,061
Totale . .	N. 24,162
Ne furono nel predetto anno eliminati . . (247 per morte, 96 per dimissione e licenziamento e 221 per quiescenza)	» 564
Ond'è che al 31 dicembre 1884 ne rimanevano	N. 23,598

Passando alla parte finanziaria, troviamo che le operazioni effettuate durante l'anno 1884 diedero i seguenti risultati:

Entrate. — Ritenute normali del 3 0/0 sugli emolumenti degli Agenti . .	L. 914,030.69	
Id. id. arretrate . .	» 735.—	
		L. 914,765.69
Contributo dell'Amministrazione ferroviaria a norma dell'art. 4 dello Statuto . .		» 914,765.69
Dodicesimo sugli aumenti di stipendio concessi agli agenti compartecipanti (comprese L. 5,80 di arretrati)		» 68,005.79
Interessi dei fondi impiegati . . .		» 1,523,747.49
Prodotti diversi		» 55,225.37
	Totale	L. 3,476,510.03
Spese. — Pensioni		L. 1,105,084.75
Soccorsi		» 16,409.—
Rimborsi di ritenute . . .		» 4,392.88
Spese diverse		» 588.20
	Totale	L. 1,126,474.83
La rimanenza totale attiva per la gestione del 1884 risulta quindi di		L. 2,350,035.20
a cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1883 in		» 28,676,828.36
	Si ha un totale di	L. 31,026,863.56

corrispondente al fondo della Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1884, costituito come segue:

N. 30,065 Obbligazioni 3 0[0] della Società delle Strade ferrate del Sud dell' Austria, al prezzo di acquisto di . . . . L.	7,628,027.86
N. 1,306 Obbligazioni 5 0[0] della Pontebba, al prezzo di acquisto di . . . »	444,124.85
L. 1,305,000 di Rendita italiana 5 0[0], al prezzo d' acquisto di . . . . . »	22,090,678.41
Interessi maturati al 31 dicembre 1884 sulle predette Obbligazioni, e sulla rendita italiana nominativa . . . . »	704,477.31
Residui di Cassa in titoli da riscuotere . »	141,930.21
Residui di Cassa in danaro . . . . . »	17,624.89
Totale L.	31,026,863.56

Durante il 1884, cinque titoli nominativi di rendita italiana 5 0[0], della complessiva rendita annua di L. 988,710 e 336 certificati al portatore della complessiva rendita annua di L. 225,370, vennero convertiti in un sol titolo nominativo della rendita annua di L. 1,214,080. Vennero poi ammortizzate n. 200 Obbligazioni 3 0[0] della Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria, mediante estrazione al 1° dicembre 1883 e rimborso nel gennaio successivo.

Di conformità alle autorizzazioni del Comitato, i fondi disponibili nel 1884 vennero impiegati nell' acquisto di Rendita italiana 5 0[0] per un importo di L. 2,335,579.68. In complesso il capitale dell' Associazione fruttò lire 1,523,747.49, nette da imposte, senza tener calcolo dell' ammortamento delle Obbligazioni.

Dall' esame del conto speciale delle *Pensioni* risulta che:

i pensionati al 31 dicembre 1883 erano . . . (cioè agenti 779, vedove 1,336, orfani (famiglie) 98		2,213
Nel corso dell' anno 1884 se ne aggiunsero . (cioè agenti 204, vedove 161, orfani (famiglie) 16		381
	In totale	2,594
Nel 1884 cessarono di vivere . . . . (cioè agenti 55 e vedove 31),	N. 86	
e cessarono dalla pensione . . . . . (cioè vedove rimaritate 3, orfani che compirono i 18 anni, 16)	» 19	105

Quindi il numero dei pensionati al 31 dicembre 1884 si componeva di . . . . 2,489 (cioè agenti 928, vedove 1463, orfani (famiglie) 98, i primi dell' età media d' anni 58 circa, le seconde di quella di 49 ed i terzi di 13).

L' importo annuale delle pensioni ascende:

Per gli agenti a . . . . L.	566,424.46
» le vedove a . . . . »	529,916.49
» gli orfani a . . . . »	9,090.41
In totale L	1,105,431.36

(cioè in media L. 610.37 per ogni agente pensionato, L. 362.21 per ogni vedova e L. 92.75 per ciascuna famiglia di orfani).

I soccorsi accordati per una sola volta nell' anno 1884 furono 39, per l' ammontare di L. 16,409; di detti soccorsi 30 vennero concessi alle vedove ed ai figli di agenti per una complessiva somma di L. 12,897, e 9 a famiglie d' orfani per l' importo di L. 3,512.

I soccorsi poi accordati per una volta sola durante i 23 anni dell' Istituzione agli agenti, alle vedove ed agli orfani sommarono a 682, cioè 1 ad un agente per L. 540, e 681 alle vedove, figli d' agenti e famiglie d' orfani per L. 336,892.50: in totale per L. 337,432.50 con una media di L. 494.76.

Ad illustrazione del Rendiconto pel 1884, troviamo annessi n. 20 allegati, dei quali, i primi 10 riflettono più precisamente i movimenti di cassa, le pensioni liquidate e relative variazioni, i soccorsi, i rimborsi di ritenute, le spese diverse, il patrimonio della Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1884, e la situazione finanziaria dell' anno 1883, ripartita fra le singole *classi* dei compartecipanti.

Gli altri 10 allegati contengono dati statistici circa il movimento dei compartecipanti e dei pensionati e circa la quantità delle vedove da essi lasciate e presentano cioè: la tavola dei compartecipanti per l' anno 1884, divisi per età; il riassunto dei casi d' osservazione dei compartecipanti usciti nel quinquennio 1880-1884; il prospetto dei compartecipanti per l' anno 1884, divisi per classe d' iscrizione alla Cassa-Pensioni; il numero delle vedove lasciate dai compartecipanti morti nel quinquennio 1880-1884; l'elenco dei pensionati per l' anno 1884; la mortalità dei pensionati invalidi; quella dei pensionati per vecchiaia; il numero delle vedove pensionate, lasciate dai pensionati morti a tutto il 1884; la tavola d' eliminazione delle vedove pensionate per l' anno 1884; il prospetto dei compartecipanti al 31 dicembre 1884, divisi per età e per classe di iscrizione.

Ed ora non sarà di troppo una parola di lode per quelle egregie persone, che presiedono all'amministrazione della Cassa-Pensioni. L' attività, lo zelo, la scrupolosa diligenza da esse impiegate pel regolare e soddisfacente andamento d. questa Istituzione non hanno bisogno, è vero, di speciale rilievo da parte nostra, poichè già abbastanza evidenti si manifestano nei lusinghieri risultati dell'azienda, e trovano fedele specchio negli accurati e chiari resoconti ogni anno forniti. Ma non è men certo però che noi crederessimo di mancare al dover nostro se non approfittassimo di questa occasione per farci interpreti verso l' onorevole Presidenza della Cassa-Pensioni, della gratitudine e dell' alta considerazione di cui essa è oggetto presso tutti gli amministrati.

E ben vogliamo sperare che dal nuovo assetto dato alle Ferrovie italiane, quest' Istituzione che tanto giova al benessere degli impiegati ferroviari, anzichè nocumento potrà ritrarre migliorie e nuovi elementi di prosperità. Sappiamo a questo proposito, e di ciò abbiamo già altra volta informati i nostri lettori, che le Commissioni elette dai Comitati delle Casse-Pensioni delle ferrovie dell' Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali e delle Calabro-Sicule, attivamente e con ogni migliore volontà si adoperano per assicurare, anche dopo la trasformazione delle Amministrazioni ferroviarie, il regolare funzionamento e l' autonomia di quelle filantropiche aziende. Non dubitiamo pertanto che i lunghi studi riusciranno ad una soddisfacente soluzione dell' arduo problema, e che sicure si manterranno le sorti dei Sodalizi, i quali, riuniti, ben potranno ancor meglio assecondare le legittime aspirazioni della numerosa famiglia ferroviaria.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 29).

Parlando dei *Telegrafi*, la Relazione dice che al 31 dicembre 1883 la rete telegrafica constava di chilometri 10,506,820, di cui chilometri 10,008,300 di filo aereo e chilometri 498,520 di canape collocato nelle gallerie, con un aumento complessivo di chilometri 623,920 in confronto del 1882.

Tale aumento si rese indispensabile attesa la insufficienza dei fili di cui prima si poteva disporre in confronto del sempre crescente scambio di telegrammi dipendente dall'aumento del traffico verificatosi nel 1883, nonchè per l'apertura di parecchie nuove linee esercitate dall'Amministrazione.

Chilometri 309,600 di filo vennero posti in opera pel funzionamento di numero 292 sonerie elettriche state applicate ai dischi mobili a distanza delle stazioni e degli attraversamenti.

Attesa la cessione della linea Santhià-Biella alla Società delle ferrovie complementari si ebbe la diminuzione di chilometri 35 di filo telegrafico e di tre uffici (Biella, Candelo e Salussola) negli ammessi al servizio della corrispondenza telegrafica privata.

Al 31 dicembre 1883 trovavansi in funzione: 907 apparati telegrafici Morse; 985 apparati elettrici a campana; 58 apparati telefonici completi; 23 apparati elettrici di controllo per semafori (segnali Saxby e Farmer); 10 apparati elettrici di controllo per dischi (segnali Saxby e Farmer); 1028 sonerie elettriche diverse; 26 quadri elettro-magnetici pel controllo degli scambi; 3 apparati elettrici indicatori della linea di provenienza dei treni; 462 parafulmini applicati ai cordoni telegrafici delle gallerie; 1006 parafulmini applicati agli apparati elettrici a campana; 332 parafulmini applicati alle sonerie elettriche; 38 pulsatori per sonerie; 52,090 coppie di pila elettrica Daniell; 6738 orologi diversi.

Al 31 dicembre 1883, trovavansi aperti 540 uffici telegrafici, di cui 456 ammessi, oltrechè alla corrispondenza di servizio ferroviario e di Stato, anche al servizio dei privati per l'interno e per l'estero.

Durante l'anno 1883 si trasmisero 5,210,002 telegrammi di servizio ferroviario. I dispacci privati trasmessi furono 282,753, di cui 264,344 diretti all'interno e 18,409 all'estero. Durante lo stesso periodo vennero ricevuti 171,480 telegrammi privati, di cui 162,109 provenienti dall'interno e 9371 dall'estero.

Gli incassi relativi alla corrispondenza privata ammontarono a 356,173 lire e 25 centesimi, di cui lire 102,259.10 vennero poste a credito dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per sua quota stabilita colla convenzione 1° marzo 1874. Il prodotto effettivo della corrispondenza telegrafica privata fu quindi di lire 253,914.15.

Pei materiali ed apparati elettrici diversi, l'Amministrazione si è completamente emancipata dall'estero, valendosi unicamente dell'industria nazionale ed ottenendo anche una sensibile economia sui prezzi delle fabbriche estere.

Anche per gli orologi a pendolo occorrenti agli uffici, che per il passato si provvedevano a Parigi, si è approfittato dell'industria nazionale.

Quanto all'*Illuminazione*, il gaz consumatosi pel servizio ferroviario, e quindi non compreso quello per l'illuminazione dei caffè, uffici postali e doganali, il cui importo venne integralmente rimborsato all'amministrazione, fu di metri cubi 1,797,114, che costarono lire 427,786.21.

Se il gaz consumato si fosse pagato al prezzo di tariffa stabilito pei privati consumatori delle diverse città, la spesa sarebbe ammontata a lire 593,447.05.

Coi prezzi di favore ottenutisi dalle Società fornitrici si conseguì quindi la minore spesa di lire 165,660.84.

L'esercizio dei gazogeni delle stazioni di Bologna e Verona ha pure recato un utile di lire 68,662.25 in confronto della spesa che si sarebbe dovuto sostenere valendosi del gaz delle rispettive Società locali al prezzo di tariffa stabilito pei consumatori di quelle città.

La spesa occorsa per la manutenzione delle tubazioni, degli apparecchi e dei misuratori del gaz fu di lire 15,293.18.

L'illuminazione elettrica della stazione centrale di Milano procedette regolarmente e senza alcuna interruzione.

Le spese di esercizio durante l'anno di cui trattasi ammontarono complessivamente a lire 26,408.93 per ore 1872 di illuminazione, e colla luce equivalente a quella di 31,000 candele normali, ossia di 4428 lampade Carcel.

Se col gaz si volesse ottenere la stessa quantità di luce prodotta dall'elettricità, se ne dovrebbero consumare annualmente metri cubi 952,848 e sostenere la spesa di lire 209,626 circa.

L'Amministrazione ferroviaria non ha a lagnarsi dell'applicazione fatta del *telefono* fra vari suoi uffici ed in diverse stazioni.

Al 31 dicembre 1883 trovavansi in azione 29 coppie di telefoni del sistema Siemens e Halske, destinate allo scambio della corrispondenza per regolare il servizio di manovra degli apparecchi di sicurezza Saxby e Farmer.

I detti telefoni trovansi distribuiti nelle seguenti località:

Stazione di Genova P. P.;

Stazione di Alessandria e Bivio Tanaro;

Stazioni di Milano centrale, Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Sempione e Bivi Magna, Passarella, Acquabella, Vigevano, Ghisolfa e Simonetta;

Stazione di Torino P. N. e Bivio Vallino;

Stazione di Verona P. N. e Bivio Tirolo.

Il funzionamento dei detti telefoni fu sempre regolare.

Come pure sempre regolare fu il funzionamento degli *Apparecchi elettrici di controllo pei semafori e pei dischi*, che al 31 dicembre 1883 erano in numero di 23 pei semafori e di 10 per dischi mobili a distanza.

Questi apparati hanno per iscopo di assicurare l'agente incaricato della manovra dei semafori e dei dischi, della reale posizione dai primi occupata rispetto all'albero che li supporta, e dai secondi rispetto all'asse della strada.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 28).

IV. — *Costruzione.*

1. *Organamento del servizio tecnico.* (Direzione tecnica).

Anche nel 1884 la direzione del servizio tecnico venne esercitata dall'*Ingegnere in capo per l'esercizio.*

Il personale della *costruzione* fu addetto ai qui sotto indicati lavori:

a) Rilievi pel catastro definitivo della linea: esecuzione dei piani originali del catastro e delle copie necessarie; durante l'esercizio i rilievi furono ultimati lungo tutta la linea, per conseguenza il personale che vi si trovava impiegato, venne licenziato. Per l'esecuzione delle copie dei piani del catastro, si è stabilito il termine fino a tutto giugno 1885;

b) elaborazione del progetto di officine principali; preparazione, sorveglianza e deconto dei lavori complementari eseguiti o previsti per l'anno 1884;

c) studio dei progetti dettagliati per i tronchi Lucerna-Immensee e Zugo-Goldau; per detti studi si formarono 3 sezioni e si impiegarono 4 nuovi ingegneri ai quali vennero aggiunti tre ingegneri del personale attualmente in funzione.

Alla fine dell'esercizio la *costruzione* occupava ancora per sè esclusivamente 11 ingegneri, 2 geometri, 6 disegnatori, 2 impiegati amministrativi, 1 assistente e 2 aiutanti per il servizio degli uffici e le riproduzioni eliografiche, in tutto 24 impiegati, compreso il personale per lo studio dei nuovi tronchi, in luogo di 26 come pel 1883. Di quei 24 impiegati, 20 erano addetti all'Ufficio centrale e 4 al 2° Dipartimento.

Come risulta dal conto di costruzione annesso a questo Rapporto, le spese per la Direzione tecnica raggiunsero nel

1884 la somma di fr. 175,573 38. di cui fr. 74,655.94 pei lavori di cui alla precedente lettera *a*; fr. 69,034.71 per quelli alla lettera *b*, e fr. 31,882.73 pei lavori di cui alla lettera *c*.

Nelle spese alla lettera *b* è pur compreso il residuo della gratificazione, per contratto dovuta, al sig. ingegnere in capo Bridel.

2. *Perfezionamento delle linee in esercizio.*

a) *Espropriazioni.*

Durante l'esercizio noi abbiamo pagato la nostra quota parte, ossia fr. 201.63, delle spese per l'ampliamento della stazione di Rothkreuz.

Si conchiusero 237 contratti di acquisti all'amichevole, pei quali si pagarono su l'intiera linea fr. 213,865.85 per 378,134.30 m. q. di terreni d'ogni genere, di cui m. quad. 60,632 nel cantone di Schwyz, m. q. 103,656 nel cantone d'Uri e m. q. 213,846.30 nel Canton Ticino.

Nella predetta somma sono compresi gli acquisti di terreno per l'ampliamento delle stazioni di Arth-Goldau e di Erstfeld (officine), le indennità per inconvenienti d'ogni specie, inversione di obblighi per certi lavori, assicurazioni di fabbricati contro i danni dell'incendio, annullamento o restrizione di diritti relativi ai passaggi per la discesa dei legnami, ecc.

Dalla rivendita di terreni si ricavarono fr. 22,998.02.

Ai quindici di novembre fu soppresso il Commissariato di sezione pel Canton Ticino.

Le spese per commissariati, avvocati ed autorità cantonali raggiungono nel 1884 la somma di fr. 15,784.35, di modo che le spese totali per il capitolo « *Espropriazioni* » si elevano a fr. 229,851 83.

b) *Esecuzione dei lavori lungo l'intiera linea.*

I lavori complementari e per la difesa del corpo stradale che noi abbiamo enumerati nel nostro precedente rapporto vennero nel 1884 ultimati e richiesero ancora, compreso il deconto coi diversi imprenditori, la spesa di fr. 30,163.47

Fra i nuovi lavori di tal genere iniziati nell'anno 1884 e che in parte furono ultimati, e in parte sono in corso d'esecuzione, noi ricorderemo i seguenti:

1. Prolungamento della imboccatura sud del tunnel dell'Oelberg mediante una galleria in muratura di m. 44 5 di lunghezza, per proteggere la strada contro il pericolo della caduta di macigni che si staccano dalla scoscesa parete del Schieferneck (lavoro finito) » 45,437.54
2. Lavori di difesa, dighe di corsi d'acqua e torrenti e ripari della via lungo i pendii di scoscendimento fra Stalvedro e Piotta; (cominciati nel 1883 e non ancora ultimati). . » 47,632 72
3. Lavori di difesa delle rive, derivazione del Ticino a valle della stazione di Ambri-Piotta, per garantire la via dalle corrosioni del Ticino (non terminati) . . . . . . » 10,665.97
4. Costruzione d'un'alta diga al chilometro 101.5 — 101.7 (Monte Piottino) per proteggere la strada dalla caduta di roccie (non ancora finita) . . . . » 15,891.89
5. Rivestimento d'altre parti pericolanti del tunnel elicoidale di Prato (ultimato) . . . » 14,471.37
6. Contribuzione all'impresa fondata da un consorzio per l'incanalamento del torrente della Verzasca presso Gordola (lavoro non ancora terminato) . . . . » 13,202.36

I lavori complementari e di difesa eseguiti sul corpo stradale hanno dunque nel 1884 importato una spesa di . . . . fr. 177,465.32

Noi diremo qui che per il momento non prevediamo altri lavori di difesa, senza con ciò voler pretendere che i lavori siano, assolutamente parlando, giunti alla loro fine. A questo proposito restano ancora specialmente a risolvere due importantissime questioni per la sicurezza dell'esercizio, cioè la questione delle *foreste di protezione* nelle vicinanze della linea e quella dei *passaggi* per la discesa dei legnami specialmente nel cantone di Uri. Per quanto concerne il primo punto, noi abbiamo già presentate le nostre proposte al Dipartimento federale dell'interno. Quanto poi all'altra questione, ebbero luogo nel secondo semestre del 1884 dei negoziati col distretto di Uri e coi vari comuni: in questi negoziati si convenne che dapprima si determineranno le superfici boschive col loro effettivo stato, per le quali il trasporto del legname si è reso più malagevole in seguito alla costruzione della linea; e fatte queste constatazioni, si fisserà in via legale l'indennità corrispondente; nel frattempo i comuni si obbligano a non abbattere alcun bosco in quei luoghi ove ciò potrebbe compromettere la sicurezza della linea.

c) *Tunnel del S. Gottardo.*

I lavori di ricostruzione della muratura del tunnel del S. Gottardo si continuarono nel 1884 specialmente al profilo 7326-7356 del lato nord, ed a m. 2800 della parte cattiva. Al primo dei detti profili si dovette rifare sopra un assai lungo tratto la vôlta ed i piedritti; nella parte cattiva a 2800 metri l'acqua si era a poco a poco aperta la via sotto il suolo ed aveva inzuppato il terreno, per modo che si presentavano sintomi di spostamenti nella muratura, sopratutto nell'anello di grosse pietre sovrapposte. Si è completamente rimediato a questo inconveniente facendo passare le infiltrazioni dietro la parte cattiva col mezzo di un canale trasversale impermeabile, elevando il terreno ammollito e rimpiazzando il pavimento distrutto del detto anello. Inoltre si passarono a scrupolosa verifica e si ripararono i piedritti lungo tutto il tunnel, specialmente all'attacco della vôlta; e si è poi ancora proceduto a certi lavori necessari per l'attivazione dell'esercizio del tunnel a due binari. I lavori di ricostruzione nel gran tunnel saranno ultimati nel 1885. Durante l'intiero anno 1884 il servizio nel tunnel non si è fatto che sopra un solo binario, in causa dei lavori di ricostruzione, i quali importarono per quell'annata una spesa di . . . fr. 101,156.12

Inoltre venne risolta nel 1884 la questione dell'irrigazione dei pascoli sopra Airolo e della presa d'acqua potabile per quel villaggio, questione che era rimasta sospesa sin da quando si erano incominciati i lavori dal lato sud del tunnel. Come si sa, il versante della montagna dalla parte di Airolo, ricchissimo di sorgenti, venne completamente privato delle acque, attesochè fin da quando si attaccò la galleria di direzione, tutte le sorgenti eransi asciugate e scolavano per la galleria. Si convenne adunque cogli interessati un progetto per rimediare alla scomparsa delle sorgenti col mezzo di un ampio sistema di canali: l'esecuzione di questo progetto fu immediatamente intrapresa, ma non potrà essere terminata che nel 1885. Le spese a questo riguardo pel 1884 ascendono a . . . . » 42,078.65

Per lavori di minor importanza e spese giudiziarie, si sborsarono . . . . » 11,466.48

Infine bisogna aggiungere la somma di . . » 435,489.34 equivalente agli interessi dell'anticipazione fatta all'impresa Favre per gli impianti, anticipazione di cui il conto di costruzione, in vista delle liti pendenti e delle domande riconvenzionali dell'Impresa, era stato accreditato per precauzione nei mesi di dicembre 1882 giugno e dicembre 1884. Questi interessi figurano ora in un conto speciale.

Le spese per il tunnel del S. Gottardo nel 1884 ascesero adunque alla somma di . . fr. 590,190.59

d) *Ampliamenti di scali e stazioni.*

(Sterri, strade, fabbricati ed accessori).

A complemento di quanto dicevamo nel nostro precedente Rapporto relativamente agli ampliamenti delle stazioni e degli scali, noi aggiungeremo che le spese a questo titolo fatte nel 1884 furono per la maggior parte impiegate nel compimento dei lavori già incominciati nel 1883.

Tali spese si ripartiscono come segue:

Per la stazione di Schwyz	fr.	4,313.73
» lo scalo d' Erstfeld	»	1,198.60
» la stazione di Gurtnellen	»	29.70
» lo scalo di Goeschenen (nuovo edificio pei viaggiatori, ingrandimento della piattaforma della stazione, ecc.)	»	142,730.80
» la stazione di Airolo	»	7,695.02
» » di Rodi-Fiesso	»	144.—
» lo scalo di Biasca	»	6,282.46
» » di Bellinzona	»	20,773.20
» la stazione di Giubiasco	»	3,128.97
» lo scalo di Lugano	»	996.69
» » di Chiasso	»	19,601.29
» le stazioni e gli scali comuni con altre Compagnie	»	2,436.28
Totale	fr.	209,330.74

A questa somma bisogna aggiungere le spese fatte per gli ampliamenti di stazioni eseguiti nel 1884, cioè:

Stazione di Arth-Goldau: ingrandimento del *buffet* e delle sale d' aspetto, costruzione d'un magazzino pel petrolio, e d'una nuova veranda » 5,933.54

Stazione di Brunnen: in seguito al rapido accrescersi del movimento di transito per i cereali alla stazione di Brunnen, si dovette nel 1884 costrurre due nuove tettoie della capacità di 400 vagoni; le spese ascesero a » 142,271.96

Scalo d'Erstfeld: costruzione di fabbricato di servizio al nord di quello pei viaggiatori, ad uso di dormitorio pel personale viaggiante, magazzini, ecc. » 20,919.09

Stazione di Airolo: ampliamento del fabbricato pei viaggiatori, eseguito con materiali provenienti dalla demolizione dell' antica stazione di Goeschenen » 54,370.69

Stazione di Melide: Impianti resi necessari dal traffico col lago di Lugano » 6,807.19

Scalo di Chiasso: d'accordo coll'Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia, si decise di eseguire nella stazione internazionale di Chiasso, le seguenti nuove costruzioni:

1. fabbricato per gli uffici della Posta italiana » 9,094.70

2. binari di scambio all'estremità nord e sud della stazione » 24,285.26

3. rampa per il trasbordo del bestiame; diverse altre opere per l'abbeveraggio e l'esame del bestiame; stalla isolata per le bestie ammalate » 10,700.—

4. Due nuovi ponti-bilancie » 106.95

Questi lavori sono tutti in corso di costruzione, ma non terminati; essi si trovano sull' area comune alle due amministrazioni, e per conseguenza le spese si ripartiscono per giusta metà fra le due predette Amministrazioni.

Totale delle spese per l' ampliamento delle stazioni nel 1884 fr. 483,820.12

e) Armamento e fabbricati lungo la linea.

Le spese di questa rubrica nel 1884 ascendono a franchi 24,802.42 e per quanto riflette l' armamento, furono causate dall' adattamento di anelli a molla per evitare il rallentamento delle viti, e per quanto riguarda i fabbricati, furono impiegate nella costruzione di due nuove case cantoniere, nell' ampliamento di un' altra ed in altri piccoli lavori complementari.

f) Telegrafi e segnali.

Spese fatte a questo titolo nel 1884 in quanto non sono comprese già nella precedente rubrica « ampliamento di stazioni » fr. 11,702.35

g) Separazioni, chiusure, ecc.

Spese nel 1884 fr. 22,298.23

Queste spese furono occasionate specialmente dal piantamento di siepi vive destinate a sostituire le chiusure in legno troppo costose, ecc.

Le altre spese di questa rubrica si trovano per franchi 4,326.55 fra le spese di ampliamento delle stazioni e per fr. 22,740 96 fra i pagamenti fatti agli imprenditori del periodo della costruzione.

h) Inventario della costruzione e dell' esercizio.

L' inventario fatto dalla Direzione tecnica, gli istrumenti e gli utensili d' agrimensura per il personale addetto alla costruzione, specialmente per gli studii delle diramazioni, importarono, per manutenzione, la spesa di . fr. 1,134.73

In acquisti complementari per l' inventario dell' esercizio, si spesero » 24,931.75

questa somma concerne specialmente l' adattamento d' un vagone merci per l' illuminazione elettrica, l'acquisto di 48 martinetti per locomotive, gli arredi di bagagliai ed il mobilio delle nuove sale d' aspetto e di *buffet* nelle stazioni di Arth-Goldau, Goeschenen e Airolo.

Bisogna ancora qui ricordare la spesa di . » 27,299.31 per acquisto di macchine-strumenti per le officine centrali.

Totale spese per inventario fr. 53,365.79

Da questa somma si deve dedurre quella di fr. 17,132.52 per minor valore delle vecchie macchine-strumenti, e per rimborsi di lavori a carico di altri.

Ricapitolando le spese sovra dettagliate alle diverse rubriche principali, si ha il seguente risultato:

1. Direzione tecnica	fr.	175,573.38
2. Perfezionamento delle linee in esercizio:		
a) Espropriazioni	»	229,851.83
b) Costruzioni lungo l'intiera linea	»	177,465.32
c) Tunnel del Gottardo	»	590,190.59
d) Ampliamento di stazioni	»	483,820.12
e) Armamento e costruzioni dell' intiera linea	»	24,802.42
f) Telegrafi e segnali	»	11,702.35
g) Separazioni, chiusure etc.	»	22,298.23
h) Inventario della costruzione e dell'esercizio	»	53,365.79
Totale	fr.	1,769,070.03

Alla qual somma devesi ancora aggiungere:

1. Per pagamenti agli imprenditori della costruzione, cioè alla Società di costruzione Fluelen-Göeschenen, all' Impresa Caselli e C.ª, agli imprenditori incaricati della posa del secondo binario nel tunnel del S. Gottardo e fra Bellinzona e Giubiasco, etc. fr. 267,745.20

2. Spese diverse » 5,524.59

» 273,269.79

Totale fr. 2,042.339.82

Da cui devonsi dedurre:

1. Valore del materiale di armamento proveniente dalla costruzione e reso all'Economato fr. 41,242.62

2. Rimborsi avuti dagli imprenditori » 11,233.38

3. Prodotti della vendita di oggetti provenienti dall'inventario della costruzione, etc. » 11,210.90

» 63,686.90

Residuano fr. 1,978,652.92

4. Ammortamenti sul conto di costruzione per i lavori distrutti o deperiti, conformemente alla decisione dell' assemblea del 28 giugno 1884 » 169,477.78

Residua: spese di costruzione nel 1884. fr. 1,809,175.14 somma uguale a quella che figura nel conto annuale.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Venerdì scorso si è riunito in Milano al palazzo Litta il Consiglio d'amministrazione della Società ferroviaria Mediterranea.

Il comm. ing. Massa, direttore generale, dopo aver presentato al Consiglio i principali funzionari della nuova Società fino al grado di capo sezione principale, ragguagliò il Consiglio del modo col quale venne effettuata la divisione del servizio fra le due grandi reti Adriatica e Mediterranea.

Disse che il passaggio dall' esercizio governativo a quello sociale ebbe luogo con ordine perfetto, senza scosse, senza contrasti ed inconvenienti notevoli. Constatò il perfetto andamento del servizio, e che, nelle prime due decadi del corrente luglio, il complesso dei prodotti lordi della Rete Mediterranea è stato soddisfacente.

Il conte Belinzaghi, presidente del Consiglio, rivolse in tale sua qualità cortesi parole ai funzionari che gli furono presentati dal comm. Massa. Indi il Consiglio approvò la nomina del comm. Magnani a Ragioniere generale, del comm. Cornetti a ingegnere capo della trazione, e l' incarico dato al comm. Frescot di dirigere il Servizio della trazione e del materiale.

Lo stesso Consiglio poi prese atto delle dimissioni del banchiere Spada di Roma da sindaco della Società. In seguito si occupò della determinazione delle epoche in cui dovrà essere fatto il versamento dei decimi delle azioni e stabilì che tali versamenti abbiano luogo il 3 ottobre, 3 dicembre 1885, 3 marzo, 3 aprile, 3 maggio, 3 luglio, 3 settembre 1886.

><

Sono inesatte le notizie pubblicate da qualche giornale di Napoli, relativamente al pagamento delle cambiali dello Stabilimento di Pietrarsa per parte della Società del Mediterraneo.

Osserviamo a tale proposito che antecedentemente al 1° luglio le cambiali anzidette non venivano pagate, ma semplicemente *rinnovate*, mentre ora la Società ha dato ordine per il loro effettivo pagamento alla scadenza.

Le cambiali sono girate alla Banca Nazionale del Regno, la quale è incaricata delle operazioni di esazione presso la Cassa di detta Società.

><

Possiamo dichiarare che è affatto insussistente la voce riferita, prima dall' *Araldo* di Como e quindi da altri giornali, sul riscatto della ferrovia Milano-Saronno.

><

Il sig. comm. Massa si è recato l' altra settimana a Roma dall' on. Ministro dei lavori pubblici non già per conferire, come dissero alcuni giornali, intorno alla comunanza della stazione di Porta Ticinese in Milano, o all' istituzione nella stessa città di due Agenzie per trasporti a domicilio, ma unicamente per discutere circa le provviste di nuovo materiale mobile e le disposizioni da prendersi, affinchè possa la nuova Società assumere la costruzione di alcune linee o tronchi di linea ferroviarii.

><

La Commissione per il riparto del personale ferroviario, riunitasi in Firenze il giorno 21 corr., ha, per così dire, virtualmente compiuto il proprio mandato, avendo stabilito la ripartizione del personale in base ai criteri prima concretati.

Non resta ora che il lavoro di compilazione dei protocolli nominativi, ed i signori membri della Commissione saranno prossimamente convocati dall' on. presidente per darvi la loro approvazione finale apponendo le loro firme.

In questa nuova seduta, che già si preannuncia per la metà di agosto p. v., la prelodata Commissione avrà pure, in via suppletoria, da discutere e pronunciarsi su tutte le domande inoltrate dagli agenti ferroviari per il passaggio dall' una all'altra delle due Amministrazioni, e le decisioni, conciliate alle esigenze dell' esercizio ed al criterio di massima adottato per la ripartizione, formeranno oggetto di un altro speciale elenco.

><

La Direzione generale per le Strade ferrate dell'Adriatico d'accordo anche con quella del Mediterraneo, ha significato al Ministero dei lavori pubblici ed a quello dell' interno di non potere ammettere, neppure in via provvisoria, che a favore degli impiegati dipendenti dal Ministero dell' interno vengano conservate le facilitazioni di viaggio stabilite dalla convenzione stipulata fra questo Ministero e la cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia.

><

È a nostra conoscenza che la Direzione generale per le Strade ferrate del Mediterraneo ha delegato a rappresentarla nelle nuove conferenze che saranno tenute per l' unità tecnica delle ferrovie, i signori: cav. ing. L. Bianco capo-sezione principale del materiale fisso ed il cav. ing. O. Chiazzari, ispettore principale del servizio della trazione e del materiale.

><

L' egregio ing. comm. Giambastiani ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione, il progetto del primo tronco della linea Gravellona-Intra-Confine svizzero, compreso fra Gravellona ed Intra.

Di questo progetto daremo ampli ragguagli tecnici nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Intorno alla costruzione del grande ponte sul Po presso Casalmaggiore in servizio della ferrovia Parma-Brescia, ci comunicano le seguenti informazioni:

I lavori vanno prendendo man mano uno sviluppo conveniente. Già da parecchi giorni la luce elettrica, impiantata dalla Ditta Bellani, Imoda e Strens di Torino funziona egregiamente lungo il ponte di servizio e nel cantiere. La prima pila è già ultimata ed è a buon punto lo scavo ad aria compressa della seconda. Si è preparato il cassone per la terza e si dà opera ad allestire il castello della quarta. Il ponte di servizio è stato prolungato di un buon tratto, e si è già posto in opera il ponte levatoio per il passaggio dei grossi natanti.

L'Impresa hà fiducia che mercè i nuovi mezzi meccanici di cui sta in attesa, le sarà possibile di terminare entro l' ottobre prossimo la fondazione di tutte le pile: così del lavoro sarebbe fatta la parte che incontra maggiori difficoltà. In cantiere si lavora atti-

vamente al collocamento delle macchine, il quale sarà completo fra alcuni giorni, dopo di che si porrà mano alla costruzione della travata metallica.

Collo sviluppo che hanno preso attualmente i lavori, è lecito arguire che, continuando le buone disposizioni dell'Impresa e non accadendo casi di forza maggiore, l'importante opera si troverà compiuta per l'epoca fissata dal contratto.

><

Siamo informati che l'egregio ing. Carlo Navone autore di un progetto di sottopassaggio dello stretto di Messina, mediante galleria sottomarina destinata con gli occorrenti tronchi di collegamento a mettere in comunicazione le ferrovie della Sicilia con quelle della vicina Calabria, ha fatto istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè in base agli articoli 242 e 243, della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, gli venga accordato il permesso di rinnovare sul terreno gli studii relativi, mediante regolari operazioni geodetiche, con la facoltà di introdursi anche nelle proprietà private e pubbliche per il compimento delle suddette operazioni necessarie per compilare un regolare progetto d'arte in base al piano di massima da esso ingegnere già stato studiato.

><

Ci scrivono da Venezia che da quell'Ufficio del Genio civile si lavora attivamente, tanto in campagna che al tavolo, per la compilazione del progetto della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Venne compiuta la misurazione della linea ed è risultato che essa, seguendo la bassa sponda del Tagliamento e la valle del Ripudio, sarebbe lunga metri 45,560; mentre, seguendo l'alta sponda del Tagliamento e la valle del Ripudio, la linea stessa avrebbe lo sviluppo di m. 45,950.

><

Siamo informati che un forte nubifragio, avvenuto nella notte del 22 corrente, ha causato danni di qualche rilievo ai lavori della ferrovia Bricherasio-Barge.

Dovendosi riparare a questi danni, la visita di ricognizione del tronco, che avrebbe potuto aver luogo il giorno 10 del prossimo agosto, dovrà essere rimandata di una quindicina di giorni.

><

Ci consta che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha fatte nuove premure a quello dei lavori pubblici, perchè sia presa una decisione intorno alla istanza presentata dalla Ditta F. Cirio, per la istituzione di una tariffa per treni completi, composti di vagoni speciali da fornirsi dalla Ditta stessa, onde agevolare così la esportazione delle produzioni agrarie.

><

Ci informano da Cuneo che giusta l'incarico avuto dal Consiglio provinciale, l'Ufficio tecnico di quella provincia ha completati gli studii di massima delle seguenti linee ferroviarie, cioè:

1. Barge-Revello-Saluzzo;
2. Cuneo-Dronero;
3. Busca-Dronero;

per le quali la provincia stessa fa istanza al Governo onde siano comprese nei 1000 chilometri di ferrovie della quarta categoria autorizzati colla legge del 27 aprile 1885 sulle Convenzioni ferroviarie.

I progetti furono rimessi al Ministero dei lavori pubblici perchè voglia esaminarli e tenerli nel debito conto, per le assegnazioni che dovrà fare il Governo delle nuove ferrovie di quarta categoria.

La lunghezza ed il costo delle preindicate linee risultano dai progetti presentati come segue:

1. Linea Barge-Revello-Saluzzo:

Lunghezza	m.	18.932
Costo totale	L.	2,530,000
Costo medio chilometrico	»	133,636

2. Linea Cuneo-Dronero:

Lunghezza	m,	20.246
Costo totale	L.	1,250,000
Costo medio chilometrico	»	72,873

3. Linea Busca-Dronero:

Lunghezza	m,	11.634
Costo totale . , ...	L.	800,000
Costo medio chilometrico . . .	»	68,968

><

Sappiamo che il Sindaco di Milazzo si è rivolto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici interessandolo vivamente a nome dei cittadini tutti, a voler compiacersi di definire la questione relativa al tracciato della linea ferroviaria Messina-Patti-Cerda, pel tronco in prossimità di Milazzo.

Quel paese è sulla via dei più rapidi progressi e maggiore indubbiamente ne sarebbe lo sviluppo commerciale, se l'attesa risoluzione del problema ferroviario che lo riguarda venisse fatta con sollecitudine e secondo le giuste aspirazioni di quella cittadinanza.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, una proposta delle Amministrazioni ferroviarie relativa alla assimilazione delle *cortecce di cerro* provenienti dalla Toscana e dall'Umbria, dirette per l'Austria-Ungheria, alla voce *sommacco*, onde ridurre a L. 0.04 per tonnellata-chilometro il prezzo di trasporto stabilito dalla tariffa del servizio cumulativo italo-germanico.

><

Sappiamo che in proposito della domanda di concessione di due tramvie a trazione funicolare in Napoli, una da piazza Montesanto, e l'altra da S. Pasquale a Chiaia, fino al Piano del Vomero, presentata al Governo dalla Banca Tiberina, il Consiglio di Stato ha emesso l'avviso che non sia ammissibile la proposta di considerare le due tramvie richieste come lavori accessorii delle opere di risanamento di Napoli.

Il Consiglio ha poi espresso il parere che il Governo, tenuto conto della legislazione attuale e della giurisprudenza per rispetto alle tramvie ed alle ferrovie funicolari, possa o concedere la dichiarazione di pubblica utilità secondo l'art. 12 della legge organica, come se si trattasse di opere per sè stanti ed indipendenti da ogni altra, o fare una vera e propria concessione a termini dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879 n. 5002.

><

Lo stesso Consiglio ha opinato che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i seguenti progetti:

1) progetto di strade parallele per stabilire le comunicazioni di alcune proprietà intercettate dalla ferrovia Pescara-Aquila, in territorio di Acciano, onde far ragione alle ripetute domande dei proprietari in-

teressati e per far cessare il passaggio abusivo attraverso l' argine ferroviario;

2) progetto di prolungamento del secondo binario in stazione di Borgone sulla linea Torino-Bussoleno, necessario per rendere possibile lo scambio dei lunghi treni merci e militari nella stazione medesima, ciò che è richiesto dal crescente traffico della linea;

3) progetto dei lavori di ampliamento e riordinamento del servizio merci a grande velocità nella stazione di Galliera sulla linea Bologna-Pontelagoscuro, i cui lavori sono necessarii per provvedere al cresciuto traffico. Il preventivo della spesa ammonta a L. 35,000.

><

Il Consiglio medesimo ha inoltre emessi i seguenti pareri,

a) Che sia da emanarsi il decreto ministeriale che dichiari opera di pubblica utilità l' impianto di una fermata al Vomano sulla linea Ancona-Foggia, giusta il progetto compilato dalla Società delle ferrovie Meridionali;

b) Che respinti i ricorsi dei Comuni di Lamporo, Ronsecco e Tricerro, sia da approvarsi la rispettiva quota di concorso assegnata ai Comuni stessi, a norma della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, per la costruzione della linea Chivasso-Casale.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto giugno 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego.							
Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4343.61							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di giugno . . . . . m. l.	4032.00	3950.63	3304.47	3878.26	3:87.73	668.58	2208.23
Idem. eseguita a tutto il mese di maggio . . . . »	3915.83	3852.64	3088.60	3732 84	2953.42	585.68	2053.66
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di giugno . . . . . m. l.	86.17	97.99	215.87	145.42	234.31	82.90	154.57
Restano da perforarsi m. l. 311.61							
2. Tronco Mignanego-Ronco.							
Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	591.—	592.—	588.—	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Galleria di direzione dell' imbocco Sud	927.45	597.85	548.85	511.85	521.85	372.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	1588.—	869.50	707.—	723.—	604.—	302.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve.	1006.—	1000.—	998.—	979.—	862.—	666.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in giugno . . . . m. l.	4298.45	3199.85	2595.35	2946.35	2716.35	1871.35	—
Perforazione eseguita a tutto maggio . . . . »	4035.45	2924.35	2692.85	2751.85	2425.85	1786.35	--
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di giugno . . . m. l.	263.—	275.50	202.50	194.50	290.50	85.—	—
Restano da perforarsi m. l. 5.989.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi verticali N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	417.39	417.39	417.39	93.80	93.80	93.80	424.71
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in giugno m. l.	1154.54	1154.54	1154.54	830.95	830.95	830.95	1151.86
Perforazione eseguita a tutto maggio . . . . »	1124 74	1124 74	1124.74	830.95	830.95	830.95	1120.21
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di giugno . m. l.	29.80	29.80	29.80	—	—	—	31.65

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di giugno { 1° tronco . . . . L. 13,940,433.11
2° id. . . . . » 9,436,936.—

TOTALE L. 23,377,369.11

Importo dei lavori eseguiti a tutto maggio { 1° tronco . . . . L. 12,835,125.90
2° id. . . . . » 8,661,337.— } » 21,496,462.90

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di giugno pei due tronchi . . . . L. 1,880,906.21

Giornate di operai impiegate nel mese di giugno { 1° tronco . . . . N. 113.549.—
2° id. . . . . » 78.737.—

TOTALE N. 192.286.—

Media giornaliera delle giornate di operai in giugno N. 6,409.53.

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di ampliamento e sistemazione stazione di Fossato a causa innesto nuova linea Arezzo-Fossato;
Id. di appalto tronco S. Lucido Fossaldo sulla ferrovia Reggio-Castrocucco;
Id. ricostruzione di briglia ed altre opere al Vallone Incendine, 2° tronco strada nazionale 67 (Reggio-Calabria);
Id. maggiori lavori per costruzione ponte sull' Esaro e sistemazione tratto strada nel 3° tronco da S. Agata di Esaro alla Sella di Massapollo (Cosenza);
Dichiarazione pubblica utilità ampliamento via Fonderia in Asti (Alessandria);
Domanda Municipio di Castellabate per dichiarazione di pubblica utilità costruzione piazzetta nella frazione di S. Maria (Salerno);
Dichiarazione di pubblica utilità per la sistemazione 2° tratto corso Vittorio Emanuele in Catanzaro;
Progetto di lavori addizionali alle Regie fonti di Recoaro (Vicenza);
Id. per costruzione Caserma per guardie di finanza presso la foce del Fosso Ghiaia (Ravenna);
Id. di massima d' una ferrovia da Frugarolo a Basaluzzo;
Id. d' una ferrovia privata dalle miniere di S. Agostino alla stazione di Raddusa;
Proposte relative ai fabbricati per l'impianto delle macchine idrovore per la bonifica di Ostia e Maccarese (Roma).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Negli scorsi giorni fu disposto dal Ministro dei lavori pubblici di appaltare il quarto tronco della linea Cuneo-Ventimiglia, che è il tronco che unirà Vernante a Limone, nel quale sono comprese importanti opere d' arte, e che richiederà la spesa di circa 4 milioni.

Il Consiglio superiore ha pure approvato in massima il progetto del tronco successivo, in cui è compresa la grande galleria del Colle di Tenda.

Ferrovia Como-Laveno. — Il Ministero dei lavori pubblici ha sollecitato il compimento dei lavori di costruzione della ferrovia da Como a Laveno.

Le opere d'arte fra Como e Varese sono quasi tutte compiute, quelle da Varese a Laveno molto avanzate. La posa provvisoria dell' armamento fra le stazioni di Como-Succursale e quella di Olgiate risulta già eseguita.

Ferrovia Finale-Bondeno. — Scrivono da Finale al *Panaro* di Modena:

In questa residenza municipale convennero ieri l' altro le rappresentanze dei due comuni di Finale e Bondeno, e l' egregio consigliere provinciale cav. dott. Palazzini onde prendere comunicazione del progetto d'un tronco di ferrovia che serva d'allacciamento delle due linee Ferrara-Suzzara in corso di costruzione e Modena-Finale già in esercizio.

Secondo tale progetto l' allacciamento partirebbe dalla stazione di Finale capolinea della Modena S. Felice-Finale, e, solcato il Serraglio Finalese e il Serragliolo Bondesano, s'unirebbe alla stazione di Bondeno sulla Ferrara-Suzzara.

La spesa complessiva risulterebbe di un milione, ossieno circa L. 73 mila al chilometro.

Ferrovia Genova-Sampierdarena. — I lavori della nuova galleria che dalla Chiappella conduce un binario diretto alla stazione di Sampierdarena sono molto avanzati, per cui questo nuovo sbocco ferroviario dal porto di Genova sarà fra non molto in esercizio con sommo vantaggio del commercio.

Ferrovia Lucera-Campobasso. — L'on. Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto il 23 corr. una numerosa Commissione, composta dei rappresentanti dei varii Collegi elettorali di Foggia, Campobasso e Benevento e di altri rappresentanti di quelle provincie, recatisi a Roma per ottenere la concessione di una linea di quarta categoria da Lucera a Campobasso.

Il Ministro li ha invitati a presentare una formale domanda, accompagnata dal progetto tecnico della linea da essi desiderata, e da una esposizione di tutte quelle considerazioni e ragioni che a giudizio loro possano essere addotte in favore di questa nuova ferrovia, promettendo che l' avrebbe immediatamente sottoposta alla Commissione che sarà incaricata di prendere in esame le domande per iscrizione di nuove linee in quarta categoria.

Il Ministro ha rinnovato anche in questa occasione la assicurazione che questo esame sarà guidato da quei larghi e complessi criterii, che egli ebbe già occasione di svolgere alla Camera ed al Senato, e che la questione della distribuzione dei mille nuovi chilometri di quarta categoria sarà fatta dal Governo con piena, intera ed assoluta imparzialità, senza guardare ad altro che alla importanza intrinseca delle linee domandate e alla quantità e qualità dei pubblici interessi che esse sono destinate a favorire.

Ferrovia funicolare aerea a Napoli. — Sabato scorso si è riunito in Napoli il Consiglio tecnico municipale in seduta ordinaria per votare definitivamente il progetto della funicolare aerea tra via Roma ed il corso Vittorio Emanuele, presentato dagli ingegneri Stanislao Sorrentino e Adolfo Avena.

La votazione è stata affermativa ed unanime.

Essa ha convalidato il giudizio che il comm. Cottrau aveva espresso il giovedì precedente nel seno del Consiglio, in un' elaborata relazione, molto lusinghiera per i due giovani ingegneri.

Il comm. Cottrau ha giudicato il progetto assai commendevole come concetto fondamentale, e meritevole di approvazione e di appoggio anche materiale per parte del Municipio di Napoli, perchè desso darebbe una soluzione pratica e relativamente molto economica del problema di una comunicazione rapida fra il corso Vittorio Emanuele ed il centro più popolato ed animato di Napoli.

In conclusione — dice il Cottrau — il progetto di tale funicolare aerea è non solamente molto ingegnoso, ma anche pratico, e la sua attuazione offrirebbe grandi vantaggi.

Ferrovie complementari sarde. — Un telegramma alla *Perseveranza* annunzia che una Banca cagliaritana vorrebbe aumentare il capitale a cinque milioni per concorrere alla costruzione delle ferrovie complementari sarde, alla quale prenderebbe parte anche l' impresa Marsaglia.

Servizio ferroviario. — La Società italiana per le Strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, ha emesso le seguenti disposizioni, che costituiscono una facilitazione pel pubblico:

« Pei biglietti circolari con validità non inferiore ai 20 giorni, la validità stessa può essere prolungata a richiesta del possessore, pagando un supplemento di prezzo in ragione del 10 per cento del valore del biglietto per la proroga minima di 10 giorni, e dell' uno per cento per ogni giorno successivo indefinibile ».

Questa proroga non può in verun caso eccedere la metà della validità segnata sui biglietti, e dev' essere richiesta prima della loro scadenza al capo della stazione ove si trova il titolare del biglietto ».

— La Direzione generale della Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto per la vendita presso le stazioni della Rete delle seguenti pubblicazioni, ai prezzi sottonotati:

Prontuari dei prezzi fatti: pei trasporti delle merci a

grande velocità L. 3. — Id. id. a piccola velocità accelerata L. 1.50. — Id. id. a piccola velocità, in base alle tariffe speciali comuni L. 8. — pei trasporti delle merci a piccola velocità, in base alle tariffe locali L. 3.

Distanze chilometriche fra le stazioni delle tre Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula comprendenti: *a*) l'elenco delle stazioni appartenenti alle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula coll' indicazione delle provincie e delle linee a cui le stazioni appartengono. delle tavole delle distanze nelle quali sono inscritte e dei servizi a cui sono abilitate; *b*) le tavole poliometriche per la Rete Mediterranea; *c*) id. id. per la Rete Adriatica; *d*) id. id. per la Rete Sicula; *e*) la tabella delle distanze chilometriche fra i punti di diramazione delle linee componenti le tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula coll' indicazione della via da seguirsi; *f*) la carta delle strade ferrate italiane coll' indicazione delle stazioni capolinea e delle tavole poliometriche in cui trovansi indicate le distanze fra stazione e stazione delle varie reti. Prezzo L. 3.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La ferrovia del Gottardo fece nel mese di giugno prossimo decorso un introito lordo totale di L. 750,000, ossia di L. 2,819.55 per chilometro. Nel mese corrispondente dell' anno decorso lo introito totale fu di L. 757,926 e il chilometrico di lire 2,849.35.

Il numero dei passeggeri nel mese di giugno decorso fu di 75,200 (80,137 nel 1884); quello delle tonnellate di merci di 43,000 (38,957 nel 1884); l' introito del movimento passeggeri di L. 285,000 (318,472 nel 1884) e quello del traffico merci di L. 465,000 (439,434 nel 1884).

L' introito lordo totale dei primi sei mesi dell' anno in corso fu di L. 4,842,720 (4,962,198 nel 1884) e il chilometrico di L. 18,205 (18,654 nel 1884).

Le spese d' esercizio della ferrovia del Gottardo nel mese di giugno decorso furono di L. 385,000 ossia di L. 1,447.37 per chilometro. Quelle del mese corrispondente del 1884 furono invece di L. 377,794 ossia di L. 1,419 per chilom.

In media ascesero le spese d' esercizio della Gotthardbahn nei primi sei mesi dell' anno corrente a L. 8,572.17 per chilometro e a L. 8,713.31 nel periodo corrispondente dell' anno decorso.

Il movimento passeggieri della Gotthard-bahn è diminuito nel mese di giugno prossimo decorso di 5,000 passeggeri, quando lo si confronti a quello del mese di giugno 1884, nonostante che quest' anno il cholèra non minacci d' invadere l' Italia.

La ferrovia metropolitana di Berlino. — Il corrispondente berlinese del *Journal des Débats* segnala il passaggio da qualche tempo a Berlino di ingegneri francesi e italiani, i quali si recano colà per vedere quella ferrovia metropolitana, cercando un modello da potere applicare a Parigi e a Roma.

Le ferrovie metropolitane hanno tre scopi differenti; servono ai rapporti degli abitanti fra loro: è il servizio di *omnibus* senza bagagli; servono a facilitare agli abitanti il domicilio *extra-muros* in una campagna dove si vive con maggior comodo e più a buon mercato: è il servizio dei sobborghi con piccoli bagagli; servono finalmente a mettere gli abitanti alla portata delle grandi linee: è il servizio dei viaggiatori con bagagli voluminosi.

Berlino non ha avuto la pretesa di fare una ferrovia metropolitana che serva a tutti gli scopi. La sua ferrovia di cinta farà un buon servizio d'*omnibus* quando vi saranno abitanti sul percorso, cioè fra quaranta, cinquanta e cento anni. Oggi non è che una ferrovia suburbana, di circonvallazione. Ma si è fatta una grande traversa e questo è ciò che caratterizza la ferrovia metropolitana di Berlino e che in realtà la costituisce.

A 70 o 80 metri al disopra del suolo si è posta una ferrovia a quattro binari che va da oriente ad occidente della città, attraversando tutta Berlino, dalla stazione di Charlottenburg a quella di Slesia sopra una lunghezza totale di 12 chilometri. Questa strada traversale è stata messa in comunicazione colle sei grandi linee e ciò per le grandi distanze. Quanto al servizio interno, esso è fatto accanto all' altro da due dei quattro binari, dei quali abbiamo accennato. Vi sono, in realtà, nella traversata della città, due strade a ridosso, una per il servizio delle grandi linee, l'altra per il servizio degli omnibus. Vi sono 10 stazioni intermedie fra quella di Charlottenburg e quella di Slesia.

Ferrovie inglesi. — Il *Times* scrive:

Forse nessun progetto ha incontrato maggiori vicissitudini della nuova linea Scarborough-Whitby progettata circa dodici anni fa, per fornire il tratto mancante della linea di costa tra il Tyne e l' Humber ed unendo così i porti importanti di Newcastle e Hull.

La linea, che è ora completa, è ad un solo binario, e lascia la linea principale della ferrovia North-Eastern, vicino alla stazione di Scarborough, passando al disotto di Falsgrave, sobborgo di Scarborough. Essa piega quindi lungo la linea di costa. Nel distretto strettamente agricolo sono poste le stazioni di Scalby, Clonghton, Hayburn, Wyke, Stamtondale e di Peak.

Qui è stato trovato necessario fare una galleria lunga 264 *yarde* che è stata eseguita sicuramente ed efficacemente. Usciti dalla oscurità del tunnel si gode un magnifico panorama della marina. Passate quindi le stazioni di Peak, Fyling-halt, Robin e Hood's Bay si giunge all' immenso viadotto attraverso il fiume Esk.

Esso comprende 13 archi di 60 piedi di corda, e altri 120 piedi dal letto del fiume e la sua lunghezza totale è di 303 yarde.

Gli archi sono semicircolari e sono costruiti di mattoni e di cemento Portland. Nel letto del fiume i fondamenti delle pile furono affondati mediante cilindri fino a toccare la roccia solida. Subito dopo questo viadotto, si entra a Whitby, dopo un percorso di poco più di 20 miglia.

Le costruzioni ferroviarie in America. — Il *Railway Age* di Chicago pubblica alcune cifre relative al progresso delle costruzioni ferroviarie negli Stati Uniti.

Durante il passato anno sono state aggiunte 895 miglia e mezzo di ferrovie, e per trovare un totale così piccolo bisogna rimontare a cinque anni addietro.

Pure questo aumento è forse più grande di quanto si fosse potuto prevedere. Il giornale calcola che la quantità di miglia costruite nella prima metà dell' anno non è pel solito più di un terzo o di un quarto del totale annuale, e perciò si calcola che la costruzione pel 1885 possa essere dalle 3000 alle 4000 miglia. Questa sarebbe una quantità di miglia un poco al disopra della media delle miglia costruite nei primi anni dell'ultimo grande sviluppo, prima del 1880. Si ritiene però imminente un ravvivamento nelle costruzioni ferroviarie.

Tramway elettrico in Isvizzera — Fra St. Möritz e Pontresina nel Grigione sarà fra breve in esercizio un *tramway* elettrico e la illuminazione elettrica del villaggio e dei bagni di St. Möritz.

Il comune di St. Möritz, dopo lunghi rifiuti, diè finalmente il suo consenso a che si sfruttasse elettricamente la forza della cascata dell' Inn. Il nuovo tram però deve essere costruito senza guastare la bellezza pittoresca della valle di Pontresina; è questa una delle condizioni del contratto.

Notizie Diverse

Necrologio. — Nella notte tra il 22 ed il 23 del corrente mese è morto improvvisamente a Roncegno il comm. Domenico Balduino. Fu una delle più eminenti, operose,

intelligenti individualità finanziarie italiane. L'alta sua carriera finanziaria cominciò nel 1858. Il *Credito Mobiliare Italiano* deve a lui quel riordinamento che giovò a renderlo il primo fra gli Istituti finanziari del nostro paese. Il comm. Balduino incamminò poi molte altre imprese: la Società dei beni demaniali, il Credito immobiliare, la Regia, le due Fondiarie, Incendio e Vita, la Navigazione generale italiana. Fra le molte Amministrazioni di cui egli faceva parte, noi ricorderemo specialmente, come più attinenti alla natura del nostro giornale, la Società delle Ferrovie Meridionali che il comm Balduino, nella sua qualità di vice-presidente, contribuì grandemente ad innalzare all'attuale floridezza, e le due Società ferroviarie Alessandria-Acqui e Torreberetti-Gravellona, nelle quali pure copriva la carica di vice-presidente. Non occorre il dire quanto sinceramente da noi si prenda parte al vivo e generale rimpianto per la perdita di un tale personaggio che in tante occasioni prestò segnalati servigi alla patria nostra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, fra i valori ferroviari, quelli che andarono soggetti a maggiori peripezie furono le azioni delle ferrovie Meridionali, causa i vincoli d'interesse che legano questo titolo al Credito Mobiliare, il quale senti naturalmente l'effetto della perdita del suo capo. Le predette azioni erano ben tenute nei primi giorni al corso di 692 a 693, e caddero a 680 e, ci si dice, anche a corsi più bassi. Negli ultimi giorni vennero segnate a 687, ma con transazioni assai limitate. Le obbligazioni relative si aggirarono sul 306 al 306.25; i Boni sul 541.

Sugli altri valori congeneri non troviamo traccia di transazioni effettive, sui listini ufficiali ed ufficiosi, fatta eccezione delle azioni della Mediterranea, le quali ebbero mercato sempre sul prezzo di 549 a principio, poi soggiacendo anch'esse alla corrente dominante di ribasso, che percuoteva alla cieca tutti i valori indistintamente, si ridussero al prezzo di 545.

CONVOCAZIONI

Società della strada ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo. — L'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, che doveva aver luogo il 18 corrente mese, essendo andata deserta per insufficienza di numero legale degli azionisti presenti, venne rimandata al 7 prossimo agosto, alle ore 4 pom., col medesimo ordine del giorno.

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — L'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, che doveva aver luogo il 18 corrente mese, essendo andata deserta per insufficienza di numero legale degli azionisti presenti, venne rimandata al 7 del prossimo agosto, alle ore 3 pom. col medesimo ordine del giorno.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (1.o agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera a rivestimento della buzzonata per la difesa della sponda in corrosione a destra di Po, nella località Burrone del Bosco, nel compensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo-Arnaboldi, per l'estesa di metri, 685, provv. deliberato per la somma di L. 140,745.52. (Vedi n. 27 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Treviso (1° agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco d'argine sinistro del Piave, dal sottopassaggio dinanzi la Piazza di Noventa fino all'incontro colla ferrovia Mestre-Portogruaro. Prezzo ridotto L. 118,310.07. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo. (V. n. 25 del *Monitore*).

Municipio di Potenza (3 agosto, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo lastricato nel primo tronco di via Pretoria, compreso fra il Largo Ospedale verso oriente ed i prospetti occidentali delle case Angrisani e Luciano verso Portasalza. Prezzo L. 89,636.23, oltre a L. 8,963.77 a disposizione dell'Amministrazione municipale per impreviste e direzione. Fat. a giorni 5.

Città di Pavia (3 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto pei lavori d'ampliamento del fabbricato scolastico detto di San Marino, provv. aggiudicato col ribasso di L. 15.35 per ogni cento lire sui prezzi d'asta. (V. n. 26 del *Monitore*).

Comune di Acquapendente (3 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori occorrenti al rinnovamento del lastricato e alla costruzione della fogna nella traversa Nazionale-Cassia di questa città. Prezzo ridotto a L. 39,047.81. (V. n. 24 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione territoriale di Roma (4 agosto, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della provvista di n. 100 baracche di legno (modello Roma) per l'ammontare di L. 49,000, da farsi nel termine di giorni sessanta. Dep. L. 5,000; fat. a giorni 5.

Prefettura di Udine (4 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura sinistra del fiume Meduna, compreso fra l'abitato di Visinale di Sopra e le case Comparetti in comune di Pasiano di Pordenone, per la totale estesa di m. 3225. Prezzo ridotto L. 53,005.62.

— Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura sinistra del fiume Meduna, compreso fra l'abitato di Visinale di Sotto e quello di Cornizzai, in comune di Pasiano di Pordenone, per la totale estesa di metri 4000. Prezzo ridotto L. 38,195.80. (V. n. 26 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (5 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso con parziale ributto e presidio frontale dell'arginatura destra del fiume Tagliamento, dall'abitato di San Giorgio a Solazzetto, dell'estesa di m. 5,094.35, compresa nel territorio del comune di S. Michele; provv. deliberato per la presunta somma di L. 112,336.17. (V. n. 28 del *Monitore*).

Id. (5 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un argine sulla destra del torrente Cosa, dal ponte della strada provinciale Casarsa-Spilimbergo fino alla foce in Tagliamento e lungo la destra di Tagliamento stesso fino alla fronte di Aurova, dell'estesa di metri 4,040.48, in comune di S. Giorgio della Richinvelda, non che all'esecuzione di un respingente sul Cosa e di un molo sul Tagliamento; provv. deliberato per la presunta somma di L. 87,887.80. (V. n. 28 del *Monitore*).

Città di Torino (6 agosto, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto per la vendita di un tratto di terreno fabbricabile, costituente la metà verso notte di un isolato formante parte degli antichi spalti della Cittadella, della superficie di metri quadrati 2200, salva misura definitiva, posto nell'ingrandimento della Sezione Monviso e distinto nella mappa territoriale con parte del n. 156, nella Sezione 71ª, fra le coerenze di una via a denominarsi a levante, della via Ottavio Revel a notte, del cav. Felice Chiesa a giorno, e della via Amedeo Avogadro a ponente.

L'asta sarà aperta sull'offerto prezzo di lire dodici, centesimi cinquanta per cadun metro quadrato di terreno, con avvertenza che sarà a carico dell'acquisitore la demolizione dei bastioni esistenti sul terreno ed il trasporto delle terre per appianare il suolo al livello delle vie. Dep. L. 4,000. Fat. ore 11 ant. 21 agosto.

Il prezzo della vendita deve essere pagato in tre rate uguali: la prima all'atto del rogito: la seconda un anno dopo, e la terza due anni dopo la stipulazione del contratto, con decorrenza di interesse in ragione del cinque per cento all'anno,

Prefettura di Bologna (6 agosto, ore 1 pom., def.) — Appalto ad unico incanto dei lavori di costruzione del 1.o tronco della strada comunale obbligatoria detta dol Venola in comune di Marzabotto, esteso dall'osteria di Pian di Venola al Pichetto 46. Prezzo L. 56,732.22. — I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 30 a decorrere dalla data del verbale di consegna, e come all'art. 21 del capitolato. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 6,000.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (6 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto per la fornitura di cinque caldaie ausiliarie e dei relativi accessori, per la somma presunta complessiva di lire 47,790, da eseguirsi nei termini di tempo, ed alle condizioni stabilite dal relativo capitolato d'appalto. Dep. L. 4,800. Fat. mezzodì 27 agosto.

Comune di Pontedera (7 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di muramento del palazzo delle pubbliche scuole, tali quali sono descritti nella perizia dell' ingegnere comunale sig. Francesco Ballantini. Prezzo L. 76,370.93. Deposito L. 3,000. Fat. ore 11 ant. 23 agosto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (7 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno del sesto anno, dei vari tronchi d'alveo del torrente dei Camaldoli, influente Carmine, e due diversivi del medesimo alveo, nonchè del canale tra Licola e Patria, detto degli Abruzzesi e canaletti nel bacino dei Bagnoli ed al piede del monte Coroglio, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso di asta, di L. 18,400. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (7 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno 1891, dei Canali a sinistra del Volturno, nonchè della somministrazione degli operai stazionari per la cura giornaliera dei canali medesimi, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 25,500. Cauz. provv. L. 6,000; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Deputazione provinciale di Macerata (8 agosto, ore 12 mer., fat.) — Appalto dei lavori di manutenzione della strada Falerense Ginesina in durata di nove esercizi, a cominciare dal giorno della stipulazione del contratto a tutto l'esercizio 1893, provv. aggiudicato per L. 56,198.06. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo.

Prefettura di Avellino (8 agosto, 2.a asta per deserz. primo incanto). Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Faeto, tronco dall' abitato di Greci al torrente Lucifero. Prezzo lire 57,500. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 5,750. Fat. a giorni 15.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (8 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina nel primo Dipartimento di numero 30 boe d' ormeggio cilindriche per uso del R. Arsenale di Spezia, provv. aggiudicato per l'importo di L. 99,000. Deposito L. 12,000. (V. n. 26 del *Monitore*).

Comune di Sestri Ponente (8 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di nuovi locali per la Regia manifattura dei tabacchi di Sestri Ponente. Prezzo L. 456,543.56. — I lavori dovranno essere completamente ultimati e consegnati al Municipio entro tutto agosto 1886. Cauz. provv. L. 4,500; def. L. 50,000. Fatali mezzodì 19 agosto.

Città di Roma (10 agosto, ore 11 ant., fat.) — Costruzione di ambienti presso l'Istituto superiore di magistero femminile in via Cernaia, provv. aggiudicato col ribasso di L. 30.80 per cento sulla prevista somma di L. 10,169.

Id. (10 agosto, ore 11 ant., fat.) — Sistemazione della piazza Santa Maria in Trastevere, provv. aggiudicata mediante il ribasso di L. 0.10 per ogni cento lire sulla prevista somma di L. 20,000.

R. Arcispedale di S. Maria Nuova di Firenze (10 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto complessivo dei lavori occorrenti per la costruzione di cinque nuove infermerie presso lo spedale di Bonifazio in Firenze dal lato del viale Margherita. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. def. il ventesimo. Fat. mezzodì 20 agosto.

Comune di Legnago (10 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione di un nuovo macello comunale sul dato di L. 43,410.85, di cui la perizia 24 dicembre 1883 dell'ingegnere Giovanni Battista Donati, e demolizione del vecchio giusta appendice 12 luglio 1885 del predetto ingegnere. Dep. per spese L. 500. Cauz. provv. L. 3,000. Fat. a giorni 15.

Direzione del Genio militare di Piacenza (10 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Lavori per la costruzione di una casermetta per gli uomini di uno squadrone di cavalleria e la sistemazione di vari locali nel Foro Boario Vecchio in Parma, per l' importo di L. 90,000, e da compiersi nel termine di giorni 400 dalla data del verbale di consegna dei lavori stessi. Deposito L. 9,000. Fat. mezzodì 25 agosto.

Id. (12 agosto, ore 10 1|2 ant., def.) — Appalto dei lavori per il prolungamento e sistemazione del fabbricato num. XI per la sopraelevazione dei fabbricati num. V, VI e per la costruzione di una cucina a settentrione del fabbricato n. XXIV nell'ex-cittadella di Parma, da compiersi nel termine di giorni quattrocento dalla data del verbale di consegna dei lavori stessi, e per l' ammontare ridotto a L. 62,259.51. Dep. lire 7,000. (V. n. 24 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (13 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dell'impresa per la durata di nove anni della trasformazione di carbon fossile minuto in mattonelle di agglomerato nel 1.o Dipartimento marittimo, provv. aggiudicato per lire 144,000. Dep. L. 15,000.

Prefettura di Venezia (14 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso dell' argine sinistro del fiume Lemene dal ponte Cavanella alle Casere di S. Gaetano, nei comuni di Concordia e Caorle per l' estesa di m. 13,750 per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 55,480. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. mezzodì 3 settembre.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (20 agosto, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della fornitura alla R. Marina di tonnellate 3000 di acciaio Martin Siemens in lamiere, per la somma presunta complessiva di L. 900,000. Dep. lire 90,000. Fat. mezzodì 17 settembre. — Saranno ammessi a fare partito solamente i proprietari di stabilimenti siderurgici nazionali o i loro rappresentanti legalmente riconosciuti.

Id. (20 agosto, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della fornitura alla R. marina di tonnellate 2500 di acciaio Martin-Siemens in verghe profilate, per la somma presunta complessiva di L. 700,000. Dep. L. 70,000. Fat. mezzodì 17 settembre. — Saranno ammessi a fare partito solamente etc. id. *ut supra*.

Id. (20 agosto, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della fornitura alla R. Marina di tonnellate 750 di acciaio Martin-Siemens in verghe tonde per pernotti per la somma presunta complessiva di L. 225,000. Deposito L. 22,500. Fat. mezzodì 17 settembre. — Saranno ammessi a fare partito etc. id. *ut supra*.

Congregazione di Carità di Perugia (23 agosto, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste a norma dello elenco che segue:

a) Opere da muratore; cioè sterri, murature, intonachi, pavimenti, decorazioni esterne.

b) Opere da carpentiere e copertura dei tetti, tubi di ghisa e chiavi da muro.

c) Opere da scalpellino, mettitura in opera delle travi di ferro, delle ringhiere dei parapetti, dei ferramenti. — Prezzo L. 54,378 e cent. 69. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 5,000. Fat. ore 2 pom. 12 settembre.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto l' allargamento della travata metallica sull'Osone Nuovo per la ferrovia Mantova-Gazzoldo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal 18 al 24 giugno* 1885

Rete Adriatica-Tirrena	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	534,289.05	301.86
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	523,925.60	304.25
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 10,363.45	— 2.39
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,736.26	13,078,760.69	7,532.72
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	12,222,363.10	7,097.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 14.26	+ 856,397.59	+434.95
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	228,618.75	153.33
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	210,978.34	150.38
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 17,640.41	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,384,041.88	4,281.72
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,387.40	5,999,156.06	4,324.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+103.60	+ 384,885.82	— 42.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	14,279.38	421.67	14,701.05
Torino-Lanzo . » 32	35,460.41	9,701.72	45,162.13
Settimo-Rivarolo » 23	11,197.44	8,220.74	19,418.18
Santhià-Biella . » 30	23,075.62	21,628.63	44,714.25
Fossano-Mondovì » 24	3,163.63	46.47	3,210.10
Sassi-Superga . . » 3	6,629.80	»	6,629.80
	93,806.28	40,029.23	133,835.51

Strade Ferrate Romane

18ª Settimana. — *Dal 30 aprile al 6 maggio* 1885

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	768,410.94	23,227.03
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	705,252.29	21,896.73
Differenza (in più . . .	41	63,158.65	1,330.30
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 6 maggio 1885 .	1,725 —	12,032,516.61	20,206.42
Periodo corr. 1884	1,684 —	12,283,686.79	21,021.51
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	251,170.18	815.09

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 luglio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 108	Chil. 11	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 41	Chil. 24
Viaggiatori.	15,388.55	1,677.00	15,411.30	1,708.75	3,892.90	2,004.35
Bagagli . . .	407.08	84.70	222.40	10.35	70.00	17.35
Merci G. V.	2,399.04	293.85	756.70	163.05	352.85	
Merci P. V.	8,163.55	1,867.70	2,227.70	1,858.30	1,113.35	269.50
Totali . .	26,358.22	3,922.25	18,618.10	3,740.45	5,429.10	2,291.20

ANNUNZI

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de Juillet 1885:

Sport. Archéologie. — La mosaïque de Lillebonne et la chasse avec des cerfs privés au pays de Caux sous les Antonins.

Roman. — Fille à marier, par Salvatore Farina (4.e et dernier extrait)

Souvenirs épistolaires — Un disciple. Lettres inédites de l'abbé Gerbet à Lamennais.

Relations internationales — Mémoires. — L'armement contre la Russie.

Biographie — Histoire — Archéologie. — Un maitre constructeur au XIV.e siècle.

Impressions. — Esthétique. — La couleur a Venise.

Finances. — Les finances de l'ancien régime et de la révolution — Poésies — Fêtes nationales — Chronique scientifique.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc.*

Correspondance d'Orient. — Hué — Double surprise — L'expérience du service obligatoire — La Chine est-elle complice? — Musulmans Hos — Madagascar — Barbarie des guerres modernes — La tombe d'Alexandre — Soudan — M. de Bismark et l'Angleterre — Perplexités de la Turquie — Un journal italien à Constantinople — Décadence de cette ville — Le futur schisme slave.

Correspondance d'Allemagne — Les troubles de Brunn et l'exposition de Nuremberg — Nouveautés lyriques et dramatiques: *la Fête de saint André*, de M. Grammann; l'opéra de M. Nessler; les théâtres populaires — *Le Chemin du cœur* — Le peintre Mathias Schmid — Le sculpteur Hellmer — Raabe et son *Moulin Pfyster*.

Correspondance d'Italie. — La responsabilité ministérielle en Italie — Ses relations avec l'Europe centrale — Tripolitaine — Deux procès retentissants — Le professeur Sbarbaro — L'avocat Lopez — Les Societés secrètes en Romagne — Les Romanches de l'Engadine.

Correspondance de Londres — Début du ministere tory — Le *généralissime* d'Irlande — Réformes postales — Histoire de la Malle — Le scandale commercial de la *Pall Mall Gazette* — L'armée du Salut prise pour un régiment véritable — Les sports de la saison — Cricket, régates, vélocipèdes — Les types de femmes de Shakspeare, de lady Martin (Hélène Faucit) — Un poète diplomate — Gleneveril.

Chronique et bulletin bibliographique — M. de Freycinet et le général Bourbaki.

DINAMITE

CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

BERGAMO — **BUSALLA** — **CAGLIARI** — **CERCINA** (Firenze) — **MESSINA** — **PALERMO** — **ROMA** — **SALERNO**

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

NOTE

sull' Esposizione Internazionale di Elettricità

IN VIENNA -- 1883

RELAZIONE

presentata all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia da

S. FADDA

ingegnere capo dell' Ufficio d' arte pel servizio della Trazione e del Materiale

Prezzo L. 1.50

presso l' Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate.*

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000*)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris:

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. prop.^o gerente

ANNO. XVIII — Mercoledì 5 Agosto 1885. — Num. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

IL NUOVO ESERCIZIO FERROVIARIO IN ITALIA

Come fedele espressione di quanto noi abbiamo propugnato a proposito dell' attuazione del nuovo regime ferroviario nel nostro Paese, riproduciamo il seguente articolo pubblicato dall'accreditato giornale tedesco la *Breslauer Zeitung*, lieti di constatare condivise le opinioni nostre da coloro il cui giudizio non solo è a ritenersi autorevole, ma altresì scevro da qualsiasi sospetto di parzialità.

È certo che il tempo trascorso dall' approvazione della legge 27 aprile 1885 alla sua esecuzione fu troppo breve, perchè il trapasso dall' esercizio di Stato a quello privato potesse effettuarsi con tutta la regolarità desiderabile, e perchè avessero possibilmente ad evitarsi taluni lievi inconvenienti, che si verificarono invece unicamente perchè alle nuove Società mancò il tempo necessario per prendere le opportune provvidenze.

Con tutto ciò però non crediamo sia meno a deplorarsi che una parte della nostra stampa abbia preso occasione da fatti di natura transitoria e relativamente di poca importanza per tosto pronunciare un verdetto di condanna di una riforma, che se non avrà il merito della perfezione, ha certamente quello di essere frutto di lunghi e profondi studi e di aver avuto a' suoi ideatori ed artefici uomini, di cui la competenza e il patriotismo non può revocarsi in dubbio.

Ed è perciò che abbiamo letto con vera soddisfazione l'articolo della *Breslauer Zeitung*, il quale non dice più di quanto per ora possa dirsi, pur mostrandosi fiducioso nella felice riuscita dell' avviata riforma, e saviamente suggerisce la via generale a seguirsi onde giungere all'ambita meta di un lodevole assetto ferroviario a seconda dei criteri direttivi della legge regolatrice.

Ed ora ecco quanto scrive l'organo del partito liberale germanico:

Col primo di luglio le nuove Società concessionarie hanno assunto l' esercizio delle ferrovie italiane, com' è stato fissato nelle Convenzioni, e cessò perciò l' esercizio governativo.

Dal campo delle discussioni più o meno competenti od appassionate passiamo a quello dei fatti. Qualunque sia l' intimo convincimento degli uomini politici e degli alti funzionari del paese, ormai la legge deve avere il suo corso, e tutti devono cooperare affinchè il nuovo ordinamento riesca benefico allo Stato ed al pubblico; allo Stato, affinchè le speranze di miglior conservazione del suo patrimonio e di minori spese in quel ramo d' amministrazione si avverino; al pubblico, perchè ritragga dall' interesse privato delle Società quel miglior servizio che appunto gli si è promesso quando gli si presentarono discusse ed approvate le Convenzioni. Nessuno certamente può ritenere o sperare che alla mezzanotte del 30 giugno sia ad un tratto mutato lo stato delle cose.

Troppo breve tempo è trascorso dalla votazione della legge, perchè se ne possano subito vedere gli effetti.

Però fino da ora si può benissimo prevedere che ogni cosa procederà non solamente nel massimo ordine, ma incomincierà tosto lo stadio di sviluppo e di miglioramento.

È arra di questa legittima speranza l' esame stesso di ciò che si è potuto fare in tempo così breve. Dall' approvazione della legge ad oggi non sono passati che due mesi, i quali a moltissimi parevano affatto insufficienti a preparare non solamente il passaggio del servizio, ma l' organizzazione delle nuove Società. Si affermava anzi da taluni che, se la Società Adriatica poteva, perchè già costituita e saldamente ordinata, assumere subito il nuovo servizio, ciò

non sarebbe stato possibile alla Mediterranea e alla Sicula, Società nuove, le quali non avevano il tempo sufficiente di impiantarsi colla solidità necessaria.

E non mancarono quelli, i quali affermavano inevitabile una proroga per l'applicazione delle Convenzioni, non soltanto per dar tempo agli assuntori di organizzarsi, ma anche perchè il Ministero dei lavori pubblici non avrebbe potuto, in così brevi giorni, soddisfare a tutte quelle esigenze e a quegli incarichi che la legge ed i contratti impongono.

Ma mercè la infaticabile attività del Ministro, i pericoli che realmente esistevano, hanno potuto essere scongiurati. La Società Mediterranea e la Sicula si sono regolarmente costituite, hanno eletto i loro Consigli ed i loro Comitati, e sono pronte a funzionare con tutta regolarità, salvo poi ad organizzarsi internamente nel più breve tempo possibile e con minor danno del servizio.

La scelta dei nuovi consiglieri parve, in complesso, a tutti buona, non solamente perchè si sono comprese le più spiccate individualità del ceto bancario italiano, ma perchè vi è rappresentato anche un censo così alto, da offrire al Governo la miglior garanzia sui propositi delle Società di curare l'interesse delle loro Amministrazioni, che è così collegato a quello del pubblico.

D'altra parte, al Ministero dei lavori pubblici non fu nè fiacca, nè inefficace l'azione. Si studiarono, discussero e sono già quasi ultimati i varii regolamenti che la legge domanda per la sua applicazione, e gli uomini più competenti ne danno un favorevole giudizio. Le difficoltà, che a taluno parevano insormontabili, colla buona volontà degli uni coll'attività degli altri si vinsero, ed è lecito affermare che nulla venne trascurato di quanto poteva assicurare il più regolare e tranquillo passaggio dall'esercizio governativo a quello privato.

Però — e questo lo notiamo appunto perchè non ci si creda facili lodatori — l'opera è ben lungi dall'essere finita. Numerose questioni si affacciano ancora in così colossale impresa, che domandano l'efficace ed illuminato intervento del Governo, affinchè tutto proceda in modo da tutelare i diritti dello Stato, i bisogni del pubblico e la tranquilla esistenza della Società. È condizione assoluta per l'esito stesso delle Convenzioni, che il Governo abbia bene in mente come gli interessi dello Stato, del paese e degli assuntori debbano procedere di pari passo, senza attriti, senza collisioni e senza quei continui puntigli, che, lasciando insolute le questioni, arrestano anche lo sviluppo della industria ferroviaria. Garantito nella parte finanziaria e nella tutela dei suoi alti diritti, il Governo deve aver a guida nell'applicazione delle Convenzioni concetti elevati che non facciano mai questo servizio pubblico mancipio delle piccinerie burocratiche, o delle passioni politiche.

Il Governo specialmente non deve dimenticare che sarebbe grave danno un insuccesso od un mezzo successo di questa grave riforma, ottenuta al prezzo di tante fatiche. Suo cómpito deve essere quello di aiutare, di coadiuvare, nei limiti della legge e del contratto le Società assuntrici, specialmente quelle che nascono ora, affinchè possano superare, senza grave pericolo, il periodo transitorio nel quale stanno per entrare.

E perciò anche nella crisi recentemente attraversata dal Gabinetto, nessuno o pochissimi mossero dubbio sulla permanenza dell'on. Genala al Ministero dei lavori pubblici. A lui, che ha la paternità delle Convenzioni, spetta la responsabilità della loro applicazione, sia perchè ciò costituzionalmente si presenta più corretto, sia perchè male si saprebbe giudicare la soluzione da lui data al problema ferroviario, se ad altri ne fosse affidata l'esecuzione.

La grand'opera è appena cominciata: la questione ferroviaria non è risoluta che in teoria; occorre nella pratica la maggior vigilanza perchè il congegno funzioni regolarmente, e ci vuole una mano ferrea, ma ad un tempo sagace ed attenta, che attenui gli attriti che nei primi movimenti si manifesteranno. La riforma ferroviaria è impresa colossale, domandò fatica immensa il condurla a termine come atto legislativo; ha bisogno che siano raddoppiate le cure, perchè sia compiuta come atto amministrativo. La buona volontà che le Società dimostrano, l'interessamento degli uomini che sono proposti alle tre Amministrazioni, e l'energica e vigile attività del ministro Genala lasciano speranza legittima di un successo completo.

LE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
nel 1883

(Continuazione — V. N. 30).

Passando al *Movimento dei treni*, la Relazione dice che le esigenze di più rapide e frequenti comunicazioni e lo sviluppo sempre crescente del traffico hanno richiesto, nell'anno 1883, l'istituzione di nuovi treni viaggiatori, merci, ordinari e facoltativi. I treni passeggeri (diretti, *omnibus*, misti, merci con viaggiatori, economici) sommarono nel 1883 a 192,196, mentre nel 1882 non furono che 176,384; i treni merci nel 1883 furono 139,464 in confronto di 137,674 del 1882; e i treni militari 567 nel 1883 e 398 nel 1882. In complesso 332,227 nel 1883 e 314,456 nel 1882 con un aumento nel 1883 di 17,771.

Il complessivo percorso chilometrico dei detti treni fu pei passeggieri nel 1883 di chilom. 14,764,070, nel 1882 di km. 13,745,021; per le merci nel 1883 di chilometri 8,003,466, e 7,086,942 nel 1882. In totale km. 22,767,536 nel 1883, e 20,831,963 nel 1882, con un aumento di km. 1,935,573 nel 1883.

Il numero dei biglietti distribuiti nel 1883 fu di: 9,565,745 biglietti ordinari a tariffa intera; 4,391,705 biglietti ordinari a tariffa ridotta, cioè andata e ritorno, circolari di abbonamento, ecc.

L'irregolarità nei servizi consistette anche pel 1883 essenzialmente nel ritardo dei treni.

I treni che ritardarono l'arrivo in misura da costituire una contravvenzione al regolamento di Polizia delle Strade ferrate furono in numero di 11,608, cioè: diretti 2816; omnibus 8305; misti e merci con viaggiatori 487.

Tuttavia nell'anno 1883 ebbesi a verificare una rilevante diminuzione di ritardi in confronto del 1882, mercè il crescente impegno del personale e malgrado le anormalità del servizio, non sempre facile per l'incremento preso dal traffico.

Principali cause dei ritardi furono: 1° i lavori di ri-

facimento binari, di ricarico massicciata, ecc., che resero necessari dei rallentamenti su parecchie linee; 2° incroci anormali di treni; 3° attendere treni di coincidenza nelle stazioni comuni ad altre amministrazioni italiane ed estere; 4° forte movimento di merci celeri con treni viaggiatori.

Riguardo agli *infortuni* si osserva come nessun viaggiatore abbia perduta la vita per effetto di accidenti ferroviari; che i feriti furono 20. Abbastanza forte è sempre il numero dei morti per suicidio sulle ferrovie: nel 1883 fu di 36.

Continuarono a dare soddisfacenti risultati i provvedimenti presi onde reprimere le manomissioni di gruppi, bagagli e merci; ed infatti si ebbe una diminuzione di 97 casi in confronto del 1882.

Se si tien conto poi del maggior movimento di passeggieri e di merci verificatosi nel 1883, e che le 215 manomissioni che si ebbero a lamentare non tutte sono imputabili agli agenti ferroviari, questo numero non lo si può dire straordinario e si ha motivo di sperare in una continua e progressiva diminuzione anche in avvenire.

Non ostante l'apertura all'esercizio di nuove linee, durante l'anno 1883 si ebbe non solo una diminuzione complessiva di 147 contravvenzioni in confronto del 1882, ma la si ebbe altresì in tutte le categorie più importanti.

Tale soddisfacente risultato dimostra un miglioramento sensibile, specialmente nelle contravvenzioni, che potrebbero avere conseguenze gravissime per la sicurezza del servizio e dei viaggiatori, e come cominci ad entrare nelle abitudini delle popolazioni l'osservanza della legge e del regolamento di polizia ferroviaria.

Dal Capitolo IV, *Trazione e materiale*, si ricava che nel corso del 1883 vennero consegnate dallo Stabilimento di Pietrarsa e Granili le quattro locomotive a 6 ruote accoppiate che, come è accennato nella Relazione 1882, ancora rimanevano sul contratto 129 del 1881.

Nel 1883 venne pure completata la consegna delle 62 locomotive ordinate nel 1882, e cioè dallo Stabilimento di Pietrarsa e Granili, Napoli si consegnarono 11 locomotive a 6 ruote accoppiate; dalla Società Sassone, Chemnitz si consegnarono 15 locomotive a 4 ruote accoppiate; dalla Società Vulcano, Stettino 4 locomotive a 6 ruote accoppiate; dalla Casa Heuschel, Cassel 5 locomotive a 6 ruote accoppiate; dalla Casa Cerimedo e C., Milano 2 locomotive speciali per treni locali; da Heuschel, Cassel id.

La quantità di locomotive ordinata nel 1883 fu di 29, cioè: 14 a quattro, 11 a sei e 4 ad otto ruote accoppiate; e la fornitura venne completamente affidata a Stabilimenti stranieri.

Delle suddette 29 locomotive, 16 vennero consegnate nello stesso anno 1883, e 13 rimanevano a consegnarsi al 31 dicembre detto anno.

Inoltre nell'anno 1883 venne messa in costruzione nelle officine dell'Amministrazione una locomotiva a sei ruote accoppiate, da esporre alla Mostra Nazionale di Torino, e con imputazione allo stanziamento del successivo anno 1884 che, l'Amministrazione venne autorizzata ad impegnare preventivamente.

Per la stessa Esposizione venne pure impresa la costruzione, nell'officina di Verona, di una locomotiva a 4 ruote accoppiate col fornello atto a bruciare carboni minuti, sul tipo adottato per la trasformazione (già in parte eseguita) delle vecchie locomotive a ruote libere.

Nel quadriennio 1880-1883 vennero ordinate n. 177 locomotive, e cioè 22 nel 1880, 61 nel 1881, 62 nel 1882 e 31 nel 1883.

Oltre alle ordinazioni sopra specificate, nell'anno 1883 si proseguì la trasformazione del gruppo locomotive 354-368, costrutte da Stephenson, però due sole macchine, cioè: la 364, *Vercelli*, e la 355, *Collegno*, vennero ultimate; esse, trasformate in macchine-tender coi numeri 1462 e 1461, prestano conveniente servizio sulle linee di diramazione.

Nell'anno 1883 si proseguì pure la trasformazione delle vecchie locomotive Lombardo-Venete a ruote libere in locomotive a 4 ruote accoppiate con fornello adatto alla combustione di carboni minuti. Quattro di queste al 31 dicembre 1883 erano in corso di lavorazione.

Riguardo ai *veicoli*, la Relazione osserva che dei veicoli ordinati nel 1881, fu completato il saldo nel 1883, colla consegna delle ultime quattro carrozze di 1ª classe, fatta dallo Stabilimento Pietrarsa e Granili, in base al contratto 22 febbraio n. 827, per L. 58,320, e destinate alla linea Novara-Pino, e delle ultime dieci, pure di 1ª classe, costruite dalle officine di Savigliano, in base al contratto n. 1055 del 3 novembre 1881.

Dei veicoli ordinati nel 1882 ne vennero consegnati solo 582 nel 1883, e per l'importo di L. 2,745,333.

Le ordinazioni di ruotabili nel 1883 a carico degli stanziamenti di quell'anno furono di 387 veicoli, per l'importo complessivo di L. 2,114,337.

Le consegne effettuatesi nel 1883, relative alle ordinazioni dello stesso anno, ascesero a 335, per la somma di L. 1,688,925.

Al 31 dicembre 1883 rimanevano quindi a consegnarsi in dipendenza delle ordinazioni dello stesso anno n. 52 veicoli per l'importo di L. 425,412.

Inoltre nello stesso anno 1883, valendosi della facoltà accordata da S. E. il Ministro, furono impartite ordinazioni impegnative gli stanziamenti 1884-85-86, per il n. di 812 veicoli del complessivo importo di L. 3,488,427; e in base alla facoltà accordata alle Ditte di anticipare le consegne, vennero sopra tali ordinazioni, nel corso del 1883, consegnati n. 141 veicoli per la somma di L. 455,785.

Le ordinazioni di veicoli fatte nel quadriennio 1880-83 sommano a 3938 e cioè 135 carrozze di 1ª classe, id. 126 miste di 1ª e 2ª classe, id. 68 di 2ª classe, 99 id. di 3ª classe, 2 speciali miste con motore (sistema Belpaire), 2 id. id. senza motore (id.), 12 id. di 2ª classe per treni locali, id. 11 di 3ª classe per treni locali con bagagliaio, id. 4 di 3ª classe per treni locali senza bagagliaio; totale carrozze 461; e 101 carri a bagaglio, 1,818 id. chiusi per merci e bestiame, 1 id. misti per derrate alimentari (HBCf), 1,365 id. scoperti a sponde alte, 171 id. scoperti a sponde basse, 3 id. piatti speciali da 15 tonnellate, 8 id. piatti per grue, 10 id. coperti a doppio piano; totale carri 3,477.

Nè sarà fuori luogo osservare che le forniture di veicoli vennero sempre esclusivamente affidate all'industria nazionale.

Inoltre nell' anno 1883 vennero pure messi in costruzione nelle officine dell' Amministrazione i nove veicoli da esporsi alla Mostra Nazionale di Torino.

Oltre poi al materiale nuovo consegnato dalle Ditte, venne posta in servizio e caricata sullo inventario una sola carrozza dell' Alta Italia costrutta nell' officina di Torino. Essa è di un tipo nuovo per questa rete, a compartimenti con corridoio laterale ed accesso alle due estremità da terrazzini.

Ultimata con molta finitezza e munita del freno ad aria compressa Westinghouse, essa fu destinata alla linea Genova-Ventimiglia, ove la categoria speciale di viaggiatori doviziosi che suole far dimora su quel litorale durante l' inverno, sembra fare alla stessa lieta accoglienza.

Gli assi montati e le molle il cui valore non venne compreso nei prezzi contrattuali suesposti, furono e sono acquistati a parte dall Amministrazione, che li somministra ai costruttori dei veicoli per essere a questi applicati.

Le quantità d' assi montati e di molle acquistate per questo titolo insieme agli altri materiali diversi, per scorte necessarie per ricambi ai veicoli formano oggetto di ragguardevoli commissioni. Pei tenditori, ganci, catene di sicurezza, repulsori, custodie di repulsori, si è cominciato nel 1883 e si continua a ricorrere quasi esclusivamente all'industria nazionale; ma per gli assi montati, ciò è tuttora impossibile, mancando, fino ad ora, in Italia completamente la fabbricazione di questo articolo.

Per quanto concerne invece le molle, tanto quelle a balestra, quanto quelle a bovolo, mercè l' iniziativa dei signori Ratto, Raggio e Tassara, si costituirono Stabilimenti nazionali a Voltri, Pra e Sestri, che hanno permesso alla Amministrazione di emanciparsi, si può dire completamente, dalla industria estera, e numerose forniture di molle vennero già fatte con piena soddisfazione dei funzionari tecnici della Amministrazione.

La Relazione ricorda poi che nel febbraio 1883, S. E. il ministro dei lavori pubblici, facendosi carico della deficienza di materiale mobile per l' esercizio della rete A. I., e secondando perciò le proposte di provvedimenti avanzate dall' Amministrazione, autorizzava a far costruire in anticipazione (come d' altronde erasi praticato per la linea Novara-Pino) il materiale mobile di dotazione di tutti i tronchi di linee complementari italiane che si sarebbero aperti all' esercizio nel triennio 1883-85, con riserva di ripartirlo in seguito fra le singole Amministrazioni cui verranno aggregati detti nuovi tronchi.

A tale uopo furono posti a disposizione gli stanziamenti dati dalla legge 5 luglio 1882 che fino a tutto il 1885 ammontava (dedotte L. 2,640,770 già spese per la Novara-Pino) a L. 11,659,230, con che però i pagamenti ai fornitori fossero, anno per anno contenuti nei limiti degli stanziamenti di bilancio ascendenti complessivamente a L. 9,359,230.

Il programma d' acquisti fu stabilito in locomotive ordinarie n. 45, id. piccole n. 10, carrozze ordinarie di tipo normale n. 100, id. id. di tipo Saronno (leggere) n. 45, id. id. comunicanti (ordinarie) n. 20, carri ordinari di varie specie n. 1,000.

Di detto materiale però solo una piccola parte potè essere ordinata nel 1883, e cioè n. 5 carrozze di 1ª classe, n. 10 carrozze di 2ª classe, n. 10 carrozze di 3ª classe e n. 200 carri coperti da merci e bestiame, e nessuno di questi veicoli potè essere consegnato entro l' anno.

In complesso il materiale ruotabile e galleggiante in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1883 per le ferrovie dell' Alta Italia era così ripartito:

Macchine locomotive 935, di cui 916 in esercizio e 19 in costruzione; carrozze da viaggiatori 2,651, di cui 2,486 in servizio e 165 in costruzione; carri da merci, bestiame e diversi 18,705, di cui 17,806 in servizio e 899 in costruzione; battelli a vapore 4 tutti in servizio; gabarre *(sterps)* 1.

Le 63 locomotive consegnate ed inventarizzate nel 1883, vennero tutte poste in servizio nello stesso anno, cioè:

N. 21 a quattro ruote accoppiate con avantreno girevole e cilindri esterni, atte più specialmente al servizio celere sulle linee affette da curve. Esse fanno parte del gruppo 601-660.

N. 30 a sei ruote accoppiate con cilindri esterni destinate specialmente al servizio dei treni merci (gruppo 800-1200).

N. 4 ad otto ruote accoppiate, specialmente impiegate per il servizio di montagna e per i treni merci (gruppo 1200-1399).

N. 8 piccole locomotive specialmente del tipo Krauss, per il servizio dei treni locali (gruppo 1427-1450).

Delle 21 locomotive a quattro ruote accoppiate, 15 vennero costrutte dalla Società Sassone di Chemnitz e 6 dalla Ditta A. Maffei di Monaco. Esse furono poste in servizio nei depositi di Torino, Genova P. B., Savona, Bologna e Milano.

Delle 30 locomotive a sei ruote accoppiate, 15 furono costrutte nello Stabilimento di Pietrarsa e Granili di Napoli; 4 dalla Società Vulcano di Stettino: 7 da Henschel di Cassel e 4 dalla Società di macchine di Linden. Esse furono poste in servizio nei depositi di Torino, Alessandria, Pontedecimo, Savona, Bologna, Milano e Novara.

Le 4 locomotive ad 8 ruote accoppiate vennero costrutte dalla Ditta A. Maffei di Monaco; esse furono messe in servizio presso i depositi di Pontedecimo, Bussoleno, Savona e Pistoia.

Delle 8 piccole locomotive tipo Krauss, 6 furono costrutte dalla Ditta Henschel di Cassel e 2 da Cerimedo e C. di Milano. Esse vennero poste in servizio presso i depositi di Milano e Pavia, per l' esercizio dei treni locali.

L' Amministrazione poi dicesi nel Rapporto lieta di riconfermare le espressioni di encomio già tributate nella precedente sua Relazione, all' industria nazionale, per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati, traendone buon augurio per il progresso delle arti ed industrie attinenti al servizio ferroviario in Italia anche nell' avvenire.

Nel 1883 si proseguirono modificazioni del materiale mobile già accennate negli anni precedenti e lo scarico e movimento di materiale mobile dall'inventario per demolizioni, vendite e trasformazioni, danno pel preindicato esercizio i seguenti risultati:

N. 1 locomotiva a ruote libere venne demolita e 4 furono trasformate alla categoria a 4 ruote accoppiate; 1 loco-

motiva a 4 ruote accoppiate venne demolita e 2 trasformate in locomotiva-tender e passate perciò alla categoria locomotive speciali; 4 carrozze reali furono demolite e 2 trasformate e passate perciò alla serie D; 2 carrozze di 1ª classe e 2 di 2ª classe vennero demolite; 7 carrozze di 3ª classe furono demolite, 1 ceduta al Ministero degli interni e 12 trasformate in carri per trasporto pacchi postali colla marca U; 3 carri bagaglio e 2 da bestiami furono demoliti; 1 carro piatto da merci venne demolito, e 6 trasformati in carri spazzaneve e passati perciò alla serie Z; 2 carri per legnami, 1 per acqua e 5 scoperti per merci e carboni furono demoliti, ed 1 carro scoperto per merci destinato a trasporto catrame, quindi portato alla serie R.

Notisi però che le sopra esposte regolarizzazioni inventariali non si riferiscono unicamente ed esclusivamente a lavori eseguiti, od a demolizioni effettuate nel corso dell' anno 1883, ma comprendono eziandio lo sfogo regolare contabile di pratiche precedentemente iniziate.

La Relazione accenna quindi alle disposizioni date per le *vetture postali*, i *trasporti dei malati*, le *ambulanze militari*, il *riscaldamento delle vetture*, l' *illuminazione delle vetture*, e l' applicazione dei *freni continui*. Ed a proposito di quest' ultimo argomento il Rapporto ricorda che il lavoro d' applicazione di freni continui ai ruotabili, già cominciato nell' anno 1882, seguitò nel 1883 in massima parte nelle officine dell' Amministrazione, e che il 31 dicembre la situazione del materiale provvisto di apparecchi era la seguente:

Il freno a vuoto trovavasi applicato a 33 locomotive ed a 76 veicoli; il freno ad aria compressa era applicato a 19 locomotive e 49 veicoli.

L' uso regolare dei freni continui non potè però incominciare se non nell' aprile per il freno Smith-Hardy a vuoto, e nel giugno per il freno Westinghouse ad aria compressa.

Il freno Smith-Hardy cominciò a funzionare coi treni diretti Torino-Milano-Venezia e cogli altri di Milano-Chiasso, Nel novembre l' uso dello stesso freno si estese anche ai due treni diretti fra Alessandria e Bologna.

Il freno Westinghouse cominciò a funzionare sul treno *omnibus* accelerato e nei treni speciali settimanali fra Genova e Ventimiglia.

Oltre a ciò, il freno a vuoto continuò il suo funzionamento, già in vigore nell' anno 1882 sui treni locali Genova-Camogli, esteso in seguito fino a Chiavari e Milano-Lecco.

La percorrenza dei treni con uso di freni continui, risultò come segue:

Freno a vuoto: Treni diretti km. 288,984, treni locali km. 55,954.

Freno ad aria compressa: *Omnibus* accelerati km. 32,408, settimanali speciali km. 1,320.

Circa il loro funzionamento si ebbero i seguenti inconvenienti:

Freno a vuoto: Treni diretti n. 5, treni locali n. 2.

Freno ad aria compressa: *Omnibus* accelerati n. 4.

I lavori d' applicazione continuarono per tutto l' anno 1883 onde allestire il materiale occorrente per estendere l' uso dei freni stessi alle linee e treni compresi nel preventivo del primitivo programma, cioè: per il freno Smith-Hardy ai due diretti notturni per l' intera tratta Alessandria-Bologna-Pistoia e per il freno Westinghouse a tutti i treni diretti della tratta Bussoleno-Modane.

La Relazione parla quindi della *Conferenza di Lucerna*, tenuta nel mese di ottobre dell' anno 1883 fra i delegati delle Strade ferrate dell' Alta Italia e quelli della ferrovia del Gottardo, delle altre principali ferrovie svizzere, dell' Alsazia-Lorena e della Baviera, allo scopo di veder modo di estendere all'Italia gli effetti del regolamento per l'uso promiscuo del materiale mobile in servizio cumulativo, valevole per l' Unione germanica fino dal 1881, allo scopo di semplificare le trattazioni che ne derivano: e ricorda come da detta Conferenza non si ottenne un accordo completo, e che perciò non addivenne a veruna decisione, tanto meno poi in quanto che, nè le ferrovie Romane, ne quelle Meridionali italiane, si fecero rappresentare al convegno.

Quanto poi agli *impianti nuovi ed agli ampliamenti*, si nota che l' ammontare delle somme inscritte in bilancio non ha permesso di fare nè impianti nuovi, nè ampliamenti ragguardevoli, ed ha solo reso possibile il collocamento in opera di alcune poche macchine-utensili presso le officine.

Tuttavia a Torino proseguirono negli Uffici del competente servizio gli studii per l' erezione della nuova grandiosa officina, e sul sito s' intrapresero i primi lavori di adattamento del terreno.

Proseguirono i lavori già accennati nella precedente Relazione a Bologna e Verona; così pure quelli per la piccola officina veicoli a Venezia; e per la rimessa-macchine di Pistoia.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 30).

3. *Studi preliminari tecnici per la costruzione di nuove linee.*

Per quanto concerne il già ricordato invito del Consiglio federale di presentargli i piani ed i preventivi della spesa relativi alla costruzione dei tronchi Lucerna-Kussnacht-Immensee e Zoug-Walchwyl-Goldau, noi abbiamo a riferire quanto segue:

Delle tre sezioni d'ingegneri addetti a tali studi, le due prime erano incaricate dello studio del tronco Lucerna-Kussnacht-Immensee, e la terza di quello del tronco Zugo-Walchwyl-Goldau. Esse poi dipendevano dall'ingegnere in capo per l'esercizio, e cominciarono i loro lavori al 1° giugno.

Diverse circostanze, come per es. la costruzione di edifici privati nelle vicinanze di Lucerna, una modificazione apportata al progetto di raccordamento della linea di Zugo nella stazione di Arth-Goldau, ci costrinsero ad allargare il campo degli studi per le due diramazioni.

E così si dovettero completare i rilievi ed i piani dei progetti anteriormente elaborati, e per certi tracciati si procedette addirittura a nuovi rilievi.

Alla fine dell'anno questi studi si trovavano abbastanza avanzati, tanto che il nostro ingegnere in capo potè presentarci un certo numero di tracciati per il tronco Lucerna-Immensee, affinchè noi ci pronunciassimo su quello a scegliere, accompagnandoli coi relativi preventivi della spesa approssimativa.

Dopo avere esaminato questi diversi lavori, noi incaricammo il nostro Ingegnere in capo di preparare il progetto dettagliato dei seguenti tracciati:

1. Di una linea che si dirama a la Sentimatte presso Lucerna con stazione di transito in quella località, e raccordo diretto alla stazione di Lucerna (Centrale-Svizzera), attraversante la collina del Meggenhorn a mezzo di una galleria e riuscendo nella stazione d'Immensee dopo un percorso il più possibilmente breve.

2. Di una linea a cielo scoperto attorno al Meggenhorn.

I risultati di questi studi formeranno oggetto di un rapporto speciale.

4. *Costruzione delle officine di riparazione.*

Noi abbiamo risoluto di costruire le officine principali di riparazione a Bellinzona anzichè a Biasca, specialmente perchè il primo di questi due comuni fu in grado di prendere verso la Società maggiori impegni, ed inoltre ci offerse un terreno per dette officine che meglio presentava le condizioni tecniche necessarie.

Le trattative a questo proposito intervenute coi delegati del comune di Bellinzona ebbero luogo nel marzo ed aprile 1884. Esse riuscirono ad una definitiva soluzione per quanto riguarda gli impegni assunti dal predetto comune.

Gli obblighi cui la Comunità di Bellinzona, in forza della Convenzione 2 aprile 1884, ha dichiarato di sottostare sono i seguenti:

1. Acquisto di circa 80,000 mq di terreno a valle della piattaforma della stazione di Bellinzona, per l'impianto delle officine e per la costruzione delle vie di accesso, con tutti i fabbricati che vi si trovano e tutti i diritti annessi, e cessione alla Compagnia del Gottardo di tale area esente da qualsiasi onere o servitù;

2. Garanzia a titolo gratuito per un volume d'acqua, e relativo diritto di presa, di 30 litri per minuto secondo, da derivarsi in un luogo qualsiasi lungo il fiume nella Valle Piuma, la quale garanzia si estende al diritto di derivar l'acqua per utilizzarla nelle officine;

3. Costruzione e manutenzione dei lavori di difesa destinati a proteggere le officine dalle piene del fiume Ticino;

4. Istruzione primaria gratuita impartita in lingua tedesca da un insegnante patentato dallo Stato ai figli dei funzionari ed impiegati della Compagnia domiciliati nel territorio della Comunità;

5 Cura, a condizioni favorevoli, dei malati nell'ospedale civile.

Da parte sua la Compagnia del Gottardo si è obbligata:

1. A partecipare per una volta tanto e colla somma di fr. 20,000 alle spese della Comunità di Bellinzona;

2. A costruire le nuove strade a nord e ad ovest delle officine.

In esecuzione di tale convenzione, noi abbiamo tosto fatto preparare il progetto della pianta degli edifici, quello della via d'accesso e quello per la condotta d'acqua ed abbiamo presentato alla Comunità, perchè li pubblicasse, i piani e gli elenchi delle superfici e delle servitù per le espropriazioni. La pubblicazione di detti piani si fece il 8 luglio, ed il 6 novembre nuovi negoziati ebbero luogo fra i delegati della Comunità e la nostra Direzione, allo scopo di decidere circa le eccezioni sollevate in seguito alla pubblicazione dei piani.

Il piano di situazione delle officine, nonchè il piano di canalizzazione per la derivazione della forza idraulica, furono sottomessi all'approvazione del Consiglio federale.

Nel tempo stesso si provvide alla compilazione del progetto per le officine, a cura del sig Klose, capo del servizio della trazione nelle ferrovie dell'Unione Svizzera. Sulla base di questo progetto preliminare se ne fece uno definitivo delle officine quali saranno all'epoca del loro compimento e con tutti gli ingrandimenti che potranno ulteriormente ricevere. Si sta ora lavorando attorno ai piani dettagliati di tale progetto.

5. *Questioni di deconti non liquidati e relazioni coll'Impresa L. Favre.*

Relativamente ai deconti ancora pendenti dopo il 1883 cogli imprenditori della costruzione della linea del Gottardo, noi faremo osservare quanto segue:

a) Nel mese di aprile 1884 ebbero luogo trattative coll'Impresa della rampa nord da Flüelen a Göeschenen (lotti V a IX) allo scopo di addivenire ad un amichevole componimento, ma esse andarono fallite, perchè l'Impresa non accettò le nostre proposte che pur erano eque e generose, e dichiarò che voleva esperire la via giuridica. Or passò un anno dacchè le trattative si ruppero, ed a noi non consta ancora che l'Impresa abbia adito il tribunale federale. Ricorderemo inoltre che abbiamo pagato all'Impresa tutto quanto ancora essa poteva reclamare in base dei deconti stabiliti dai nostri uffici tecnici.

b) Nella causa coll'Impresa del XVIII° lotto (tronco Cadenazzo-Vira della linea di Pino), causa portata avanti il tribunale federale, vennero nel 1884 scambiate le comparse e le produzioni delle prove ebbero luogo dal 26 al 30 maggio stesso anno. L'Impresa reclamava aumenti di prezzo al di là delle somme risultanti dai nostri deconti, ed inoltre pretendeva indennità per un totale di franchi 535,804 64, dei quali noi riconoscevamo dovuti soltanto fr. 4,808.65. Ora il tribunale federale si è pronunciato in questa vertenza ed ha aggiudicato all'Impresa, oltre i surricordati fr. 4,808.65, una somma di fr. 78,000 — in cifra rotonda, cogli interessi del 5 0/0 a decorrere dal 1° novembre 1882, mentre che il nostro Ingegnere in capo, per accomodare la vertenza all'amichevole, aveva nel maggio 1883 offerto all'Impresa la somma di fr. 102,816.20.

c) Come dicevamo nel nostro precedente rapporto, noi abbiamo, d'accordo coll'Impresa del XIX° lotto (tronco Vira-frontiera presso Dirinella sulla linea di Pino) deferita ad un collegio arbitrale, con incarico a questo di pronunciare inappellabilmente la questione che avevamo colla detta Impresa. Il lodo arbitrale venne pronunciato il 24 giugno; e stabilisce in sostanza che la Compagnia del Gottardo debba pagare all'Impresa fr. 78,128 21 oltre al saldo già riconosciuto di fr. 57.767.57. Nelle sue domande l'Impresa pretendeva fr. 786,351.78; e noi, sempre allo scopo di por fine in modo amichevole alla contesa, avevamo sulla proposta del nostro Ingegnere in capo, offerto all'Impresa una somma di circa fr. 112,000, oltre il saldo già riconosciuto; ma la nostra offerta era stata respinta dall'Impresa.

d) Causa coll'Impresa L. Favre.

Dal nostro ultimo rapporto di gestione risulta che la lite vertente davanti l'alto tribunale federale, fra la nostra Compagnia e l'Impresa del gran *tunnel*, trovavasi al principio del 1884, nel periodo della produzione delle prove, e che l'esame dei testi e gli accessi giudiziari erano seguiti nel mese di marzo di quell'anno In tutta quella procedura s'impiegarono cinque giorni, e poi il giudice istruttore, sig. D.r Hafner, assistito nelle sue funzioni dai signori Broye, giudice federale, e D.r Rott., cancelliere del tribunale federale, consegnò ai periti le questioni da lui formulate, ed i periti s'accinsero tosto allo studio dei voluminosi incartamenti di questa causa. A quell'epoca il rappresentante dell'Impresa L. Favre propose di tentare un componimento amichevole sopra alcune questioni di secondo e terzo ordine. Come tali vennero indicati, fra gli altri, i seguenti punti: il raccordo del tunnel ad Airolo, il deconto generale, escluse la parte cattiva al km. 2,800 e le indennità generali, la parte cattiva al chilometro 7 500, le spese di riparazione etc

Nel tempo stesso si sollevò la questione se non convenisse, onde accelerare la decisione della causa, di deferire l'intiera vertenza al giudizio di un tribunale arbitrale costituito da periti nominati dal giudice istruttore, e da uno o tre membri dell'alto tribunale federale.

Noi non ci siamo opposti a che si cercasse di addivenire ad un accomodamento sui punti sovramenzionati.

E qui rileveremo che già *prima* dell'apertura di tali ne-

goziati, eransi riconosciuti diversi crediti dell' Impresa Favre, i quali non si trovavano compresi nella causa. Tali crediti sommano in totale a fr. 513,550 36. I seri negoziati, in vista di un accomodamento sui punti di contestazione, riuscirono alla compensazione, sino alla concorrenza di fr 322.28 (in favore della nostra Compagnia), di una serie di pretese dell'Impresa Favre, colle domande nostre per spese di riparazione durante il termine di garanzia, e nello stesso tempo l'Impresa acconsentì a cederci tutti i terreni degli impianti a Göschenen in un coi terreni contigui che le appartenevano. Per ben determinare la rispettiva situazione delle parti, si portò nel compromesso a titolo di credito riconosciuto dell'Impresa L. Favre, la somma di fr. 513.228.08, equivalente all'ammontare suindicato di fr. 513.550.36 meno fr. 322 28.

Già nei suoi scritti, l'Impresa aveva dichiarato che non contestava la nostra domanda di fr. 4,000,000, cogli interessi dal 15 ottobre 1881, e di fr. 1,584,080.70 per antecipazioni per gli impianti, nè l' altra domanda di franchi 500,000, pel nostro prestito, cogli interessi. Ma da parte sua l'Impresa aveva proposto domande riconvenzionali le quali superavano di molto le nostre. Se ne prese annotazione anche nel compromesso.

Conformemente alla proposta dell' Impresa noi esaminammo di nuovo la questione se alle volte la procedura dell' arbitrato, nel qual caso le funzioni di giudice erano affidate a periti nominati dall'Ufficio d'istruzione, pur conducendo ad una più sollecita soluzione della controversia, non avesse a pregiudicare la giustizia e la verità della sentenza.

Per quanto concerne la *pronta* risoluzione della lite, è fuori dubbio che col conferire ai periti la competenza di veri giudici, si riusciva ad abbreviare notevolmente la procedura. Con tal metodo processuale scomparivano la discussione e lo svolgimento dei motivi per parte delle persone estranee alle questioni tecniche: inoltre le parti non sono ammesse a formulare domande di schiarimento nè a procedere ad ulteriori perizie. Possiamo ancora aggiungere che nelle nostre previsioni circa la durata della lite colla procedura ordinaria, noi fummo altra volta ben troppo ottimisti. Era solo questione di considerare se la procedura arbitramentale offrisse alla Compagnia la stessa garanzia giuridica, che poteva attendersi col portare la causa avanti l'alto tribunale federale.

Era perciò naturale che noi non potessimo acconsentire a che la risoluzione della causa venisse rimessa ad un collegio arbitrale, se non a condizione che questo fosse obbligato a rispettare le nostre convenzioni non meno che la legge in esse invocata, ed a pronunziare una sentenza motivata. Per conseguenza noi abbiamo voluto che nel collegio arbitrale avessero a sedere come giudici anche tre giureconsulti, la cui nomina non acconsentimmo assolutamente venisse fatta dalle parti; che del resto non avremmo mai riconosciuto un tribunale nel quale i giudici venissero delegati dalle parti. D' altro canto ci mostrammo dispostissimi ad accettare per giureconsulti delegati a giudici in quel collegio arbitrale i funzionari dell'alto tribunale federale che fino allora avevano nelle nostra causa esercitate funzioni estranee alle azioni delle parti.

Infine noi abbiamo considerato di particolare importanza che nel compromesso venisse stipulato, che ciascuna parte avrebbe il diritto di farsi rappresentare alle udienze anche da un tecnico; mentre la procedura federale non permette che più persone prendano la parola per patrocinare le ragioni della *stessa* parte.

A queste speciali condizioni noi stimammo che il proposto collegio arbitrale potesse offrire la desiderata garanzia giuridica.

L'Impresa accettò le nostre proposte, e quindi venne stipulato il seguente atto di compromesso:

« Art. 1. — Relativamente al deconto dei lavori eseguiti dall'Impresa Favre, insorsero varie divergenze fra le parti, le quali perciò proposero nella causa attualmente vertente fra loro una serie di domande ciascuna.

Le parti si sono accordate su tutte le questioni, ad eccezione di quelle specificate all'art 2, e da tale transazione risulta a favore dell' Impresa Favre un saldo di franchi 513.228.08, somma questa la quale comprende anche quella di fr. 315,387, ammontare degli impianti ripresi all'Impresa Favre dalla Compagnia del Gottardo. D' altra parte l' Impresa riconosce di essere debitrice alla Compagnia del Gottardo del rimborso delle anticipazioni per impianti, e dei prestiti, sì e come trovasi specificato all'art. 2 ».

« Art. 2. — I quattro punti di litigio menzionati all'art. 1 e che vennero esclusi dalla transazione riflettono: le domande dell'Impresa relative alla parte cattiva a 2800 m. lato Göschenen, le domande di indennità generali, le pretese della Compagnia del Gottardo circa le ritenute per ritardo, e la divergenza riguardo agli interessi sulle anticipazioni per gli impianti ».

Le domande rispettivamente dalle parti innoltrate davanti il tribunale, si presentano adunque nei seguenti termini:

I. Domande della Compagnia del Gottardo:

Che l'Impresa sia dichiarata debitrice verso la Compagnia del Gottardo:

a) di fr. 5,584,080.70 per antecipazioni per impianti, cogli interessi al 5 0[0 a partire dal 15 ottobre 1881, o sotto deduzione del prodotto realizzato dalla stessa epoca sui tagliandi dei titoli dati in cauzione;

b) di fr. 2,745,000 per ritenute causate dal ritardo frapposto al compimento del tunnel, oltre gli interessi del 5 0[0 a partire dalle fine di ciascun mese dell' anno 1881 e per la parziale somma corrispondente;

c) di fr. 500,000 per imprestiti, cogli interessi del 5 0[0 a partire dal 9 giugno 1881 per la somma di franchi 200,000, a partire dall'8 luglio successivo per fr. 200,000, ed a datare dal 9 settembre stesso anno per i restanti fr. 100,000, il tutto sotto deduzione del saldo di franchi 513,228.08, cogli interessi, stipulato all'art. 1°, e considerandosi la cauzione quale garanzia, di cui la Compagnia resta pienamente autorizzata a vendere i titoli, ed eventualmente a realizzarla in forza del § 37 della legge lucernese sulle esecuzioni per debiti. Colle spese.

II. Domande dell'Impresa Favre:

Che la Compagnia del Gottardo sia dichiarata debitrice verso l'Impresa:

a) delle spese per la parte cattiva a 2800 metri dalla parte di Göeschenen, per l'ammontare di . fr. 2,201,368.31
meno . . . . » 232,358.29

già compresi nel deconto della Compagnia,
e quindi di . . . . fr. 1,969,010.02
oltre gli interessi al 5 0[0 a partire dal 1° gennaio 1882;

b) delle indennità generali per un totale di franchi 11,481,322 50 oltre gli interessi del 5 0[0 a datare dal 1° gennaio 1882;

c) del saldo di fr. 513,228.08 cogli interessi, come sta scritto all'art. 1°;

il tutto sotto deduzione delle anticipazioni per impianti che ascendono a fr. 5,584,080 70, oltre gli interessi di fr. 4,000,000 a datare dal 15 ottobre 1881, e sotto deduzione degli imprestiti per la somma di fr. 500,000 cogli interessi domandati dalla Compagnia — Colle spese ».

« Art. 3. — La transazione di cui all' art. 1° non può per nulla pregiudicare la decisione dei punti controversi di cui all'art. 2 ».

« Art 4. — Il saldo di fr. 513,228.08 stipulato all'articolo 1°, produce interessi al 5 0[0 dal 1° marzo 1882; per contro il pagamento di detto capitale ed interessi è differito sino alla decisione della presente causa ».

« Art. 5 — L'Impresa Favre cede in piena proprietà alla Compagnia del Gottardo i terreni d'impianto nel loro complesso quali le appartengono a Göeschenen, e la Compagnia prende tali terreni; la tradizione di proprietà ha luogo immediatamente.

A maggior chiarezza si fa osservare che trattasi qui dei terreni che hanno per confine al sud la proprietà fondiaria precedentemente acquistata dalla Compagnia del Gottardo, all'ovest la Reuss, al nord la spianata del Rieuthalbach ed all'est la montagna.

Il prezzo d'acquisto di detti terreni è già compreso nel saldo di fr. 513,228.08 stipulato all'art. 1° ».

« Art. 6. — Le parti rimettono la causa nel suo stato

attuale ad un tribunale da loro scelto, il quale pronuncierà a maggioranza di voti ed inappellabilmente.

« Detto tribunale è composto dai signori:

D.re Hafner, giudice federale a Losanna, *presidente*, signor Broye, giudice federale a Losanna, D.re Rott, cancelliere del tribunale federale di Losanna, sig. Thommen, consigliere dei lavori a Vienna, sig. Schlemmer ispettore generale a Parigi, sig. Leissle, professore a Stuttgart, e signor Meyer ingegnere in capo a Losanna, *giudici*.

« Non appena tutti i membri avranno per iscritto accettato la loro nomina, cioè il presidente con dichiarazione indirizzata alle parti, e gli altri membri con dichiarazione diretta al presidente, ed il tribunale si sarà costituito, le parti faranno istanza al tribunale federale perchè voglia rimettere al detto collegio arbitrale tutti gli atti di lite. Il collegio arbitrale stabilirà la procedura a seguirsi; in ogni caso saranno ammesse discussioni alle ultime udienze, e ciascuna parte avrà diritto a far patrocinare la propria causa da una o più persone.

« Il tribunale arbitrale dovrà pronunziare una sentenza motivata, basata sui fatti e sulle convenzioni concernenti la costruzione del tunnel del Gottardo, non meno che sulle regole di diritto che disciplinano la materia. Se uno dei membri del tribunale non potesse coprire il suo ufficio, il presidente, intese le parti, procederà alla nomina di chi dovrà surrogarlo. Se ciò si verificasse pel presidente stesso, e se le parti non si accordassero nella nomina del successore, i 6 rimanenti membri del collegio nomineranno il settimo, ed i sette nomineranno nel loro seno il presidente. In ogni caso il surrogante od il successore dovrà sempre appartenere alla professione del membro surrogato ».

A proposito della nostra domanda di fr. 2,745,000, a titolo di ritenute per ritardo frapposto al compimento del tunnel, noi faremo ancora notare che da prima tal somma non era compresa nelle nostre istanze, e che solo l'abbiamo proposta quando l'Impresa avvanzò le sue enormi pretese.

Il tribunale si costituì immediatamente e fissò le ultime udienze al mese d' agosto. Nell' intervallo lo svolgimento della causa subì qualche ritardo e le parti fecero ancora produzione di pareri giuridici; la nostra Compagnia si era per ciò rivolta ai signori: Prof. Dott. De Ihering, consigliere intimo di giustizia, e Dott. Otto Baehr, già consigliere al tribunale imperiale germanico

Il 30 marzo 1885 e giorni successivi ebbero luogo a Losanna le arringhe e la discussione della causa, e l'11 aprile si pronunziò la sentenza. La nostra Compagnia era rappresentata dai signori D.r Ioh. Winkler, avvocato a Lucerna, e Gerlich, professore al Politecnico di Zurigo, già prima addetto supplente del fu Ingegnere in capo Bride, Direttore della ferrovia-Giura-Berna-Lucerna. Noi approfittiamo di quest'occasione per esprimere a questi due signori la nostra riconoscenza pel modo col quale hanno difesa la nostra causa.

Il dispositivo della sentenza è del seguente tenore:

« I. *Sopra le domande della Compagnia del Gottardo.*

« *a*) L' Impresa Favre deve alla Compagnia del Gottardo, per antecipazioni per impianti, una somma di franchi 5,584,080.70 oltre gli interessi del 5 0|0 sulla somma di 4 milioni a partire dal 15 ottobre 1881; la domanda di interessi sulla somma di fr. 1,584,080 70 non è adunque ammessa.

« *b*) È respinta la domanda di fr. 2,745,000, quale ritenuta pel ritardo nel compimento del *tunnel*.

« *c*) Si annota a processo verbale il fatto che l' Impresa riconosce di dovere alla Compagnia del Gottardo fr. 500,000, oltre gli interessi al 5 0|0 di fr. 200,000 a datare dal 9 giugno 1881, di fr. 200,000 a partire dall' 8 luglio e di fr. 100,000 a datare dal 9 settembre 1881.

« II. *Sulle domande dell'Impresa Favre.*

« *a*) La Compagnia del Gottardo deve all' Impresa Favre per le spese della parte cattiva a 2800 m. dal versante di Göschenen fr. 1,021,857 55, oltre gli interessi al 5 0|0 a partire dal 1° gennaio 1882, dalla qual somma sono a dedursi fr. 232,358.29, debito già riconosciuto, cioè:

1. 3|4 delle spese della prima muratura della parte esterna . . . . fr. 87,892 69

2 3|4 delle spese della prima ricostruzione » 72,165.—

3. 3|4 id. dell' armatura della seconda ricostruzione . . . . » 306,345.—

4. Il totale delle spese della muratura della seconda ricostruzione . . . . » 530,107.46

5 La metà delle spese della prima muratura della parte interna, a seconda dell'arbitramento 26 giugno 1878 . . . . » 25,546.95

b) La Compagnia del Gottardo deve inoltre all'Impresa Favre a titolo d' indennità generali fr. 757,000, oltre gli interessi al 5 0|0 a partire dal 1° gennaio 1882, e cioè:

1. fr. 240,000 per i danni derivati in seguito al ritardo nella designazione dei tipi per le seguenti località:

ad 1 chilometro da Göschenen }
al raccordamento del tunnel ad Airolo } fr. 10,000
a 4800-6100 nord . . . . }
a 4900-5900 sud . . . . } » 230,000

2. fr. 517,500 per difficoltà di trasporto, aumento di salari, elevazione di temperatura nell' interno del *tunnel* dal lato nord in seguito all' interruzione causata dalla parte cattiva a 2800 metri.

« III. Le altre domande dell'Impresa Favre sono respinte, e così pure quella della Compagnia del Gottardo tendente a farsi autorizzare a vendere stragiudizialmente i titoli da essa ritenuti come cauzione ».

« IV. Le spese del presente giudizio arbitrale sono per giusta metà a carico di ciascuna parte.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

I corrieri o commissionari fra Milano e la Provincia si lagnano perchè le ferrovie non permettono che essi si valgano di un biglietto di abbonamento per trasportare, come bagaglio, merci che poi consegnano ai singoli destinatari. Siccome non mancarono giornali che accolsero questi lagni dichiarandoli come *effetti delle Convenzioni*, così importa sapere che le condizioni stesse per l' uso dei biglietti di abbonamento vigevano sotto l' impero delle cessate Tariffe, e che l' Amministrazione governativa dovette provvedere perchè l' abusivo trasporto di merci fatto dai corrieri avesse a cessare.

I corrieri tentarono le vie giudiziali, ma i tribunali dovettero riconoscere il diritto delle ferrovie, che perciò sempre furono assolte dalle pretese di indennità sollevate dai corrieri.

È dunque questa una vecchia controversia, alla quale si vorrebbe da taluno dare l' aspetto di un nuovo gravame inflitto dalle *Convenzioni*, mentre tutto si riduce al compiuto dovere di far rispettare le leggi e i regolamenti. E questo dovere sentì pure l' Amministrazione delle RR. Poste che dispose d' inviare incaricati speciali presso le stazioni ferroviarie con facoltà di aprire colli, e dichiarare la contravvenzione in caso di abusi di spedizioni di lettere e pieghi. Questa disposizione già diede buoni frutti. leggiamo infatti nel giornale il *Sole* del 27-28 luglio p. p. che nella valigia di un corriere furono sequestrate oltre 200 lettere.

Domani (6) deve radunarsi nuovamente in Firenze la Commissione incaricata di regolare le condizioni ed i corrispettivi per l' esercizio dei tronchi e delle stazioni comuni, pella lettura e pella chiusura del protocollo finale.

Siamo informati che le Società per le ferrovie dell' Adriatico e del Mediterraneo furono dal Ministero dei lavori pubblici delegate ad eseguire, fino a disposizione contraria, i pagamenti di acconto sui prodotti dello esercizio spettante alle Società private proprietarie di linee entrate a far parte col 1.o luglio p. p. delle due reti premenzionate di ferrovia.

><

Essendo completamente preparati gli elaborati di gara per la provvista del materiale metallico per l'armamento e del materiale fisso, commessa dal Ministero dei lavori pubblici alla cessata Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia ed occorrente pei due tronchi della ferrovia Succursale dei Giovi, la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo si è dichiarata disposta a disimpegnare essa stessa un tale incarico, e pel caso che la sua proposta venisse accettata, ha interessato il Ministero predetto a voler darle la superiore approvazione al più presto possibile, essendo urgente di provvedere prontamente alla fornitura di che trattasi.

Giusta il progetto compilato dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia preindicata, la spesa complessivamente all' uopo preventivata ammonta a lire 1,250,000.

><

La Direzione generale dell' esercizio per le Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici le sue proposte per l' aggiudicazione della fornitura di 35,000 chiavarde del modello n. 2. Nella gara di che trattasi il miglior offerente fu la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito alla Società per le ferrovie della Sicilia di presentare concrete proposte, sia per gli studii definitivi delle ferrovie complementari comprese nella rete Sicula da eseguirsi dalla Società, sia per la costruzione di quei tronchi di linee i cui progetti definitivi sono già in pronto.

Siamo informati che la Società predetta fu anche incaricata di studiare la questione dell' acceleramento nella perforazione della grande galleria Peloritana, in costruzione a cura dell' Impresa Bianchi, lungo il tronco da Messina a Saponara, della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

In conformità delle disposizioni dell' art. 18 della nuova legge 27 aprile 1885 sulle Convenzioni ferroviarie, il Consiglio provinciale di Aquila, ha optato per la riduzione al quarto degli oneri che gli incumbevano in forza della legge 29 luglio 1879 per la costruzione della ferrovia da Avezzano a Roccasecca; ed ha in conseguenza deliberato di rinunziare a qualsiasi partecipazione nel prodotto netto che potesse risultare dall' esercizio della ferrovia medesima.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che tutte le cause in corso per questioni inerenti alla proprietà delle ferrovie Calabro-Sicule vengano assunte direttamente dal Governo.

><

L' ingegnere Capo del Genio civile di Arezzo è stato nominato, con recente decreto del Ministero dei lavori pubblici, R. Sottocommissario per la sorveglianza alla costruzione della ferrovia di 4.a categoria da Arezzo a Stia, la cui concessione fu fatta, con reale decreto del 29 aprile 1883, ad un Consorzio fra i comuni interessati.

><

Come abbiamo già annunziato, in un precedente numero del *Monitore*, il giorno 8 del corrente mese si riuniscono in congresso a Bruxelles i rappresentanti dei vari Stati europei per discutere di questioni attinenti al servizio delle ferrovie. Con un tale Congresso il Governo belga ha inteso di sollennizzare il cinquantesimo anniversario delle ferrovie del Belgio.

A rappresentare l' Italia a quel Congresso, fu delegato il senatore comm. Brioschi, il quale è accompagnato dall' ing. cav. Balzaretti, direttore tecnico governativo per le costruzioni ferroviarie.

><

Diamo lo stato di avanzamento dei lavori di ricostruzione della galleria della Sanità, in costruzione presso il porto di Genova, nei mesi di maggio e di giugno.

Durante questi due mesi si lavorò in galleria nello scavo a sezione completa, nella muratura di rivestimento dei piedritti e della vòlta, ed in quella per le cunette e per le nicchie. Lo scavo della galleria venne completato in giugno. Il volume complessivo di esso, eseguito ne' due mesi precitati fu di m. c. 2580, e quello delle murature di m. c. 1269.

La situazione della galleria, a tutto il mese di giugno p. p. si riassume come segue:

Scavo — ultimato.

Muratura	estesa	rivestimento in calotta . m.	206
		rivestimento dei piedritti »	253
	volume	. . . . m. c.	2074

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha deliberato che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possano approvarsi i seguenti progetti:

1) progetto presentato dalla cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia per la costruzione di una scogliera a difesa del muro a mare nella località detta Scogli-Grazie sul tronco Zoagli-Chiavari della ferrovia Genova-Spezia;

2) progetto presentato dalla Amministrazione predetta pell' impianto nelle nuove officine della stazione ferroviaria di Torino a Porta Susa, di nuovi binari di manovra e di allacciamento, pei quali è preventivata la spesa di L. 88,800;

3) progetto compilato dalla cessata Amministrazione delle ferrovie Romane pell' impianto di binari industriali nella stazione di Terni, allo scopo di allacciare la stazione medesima con diversi Stabilimenti, quali sono quelli della Società degli alti forni per acciaieria e fonderia; la regia fabbrica d' armi; il lanificio Gruber; la ferriera della Società Romana ed altre officine.

><

Ecco le informazioni che abbiamo promesso intorno al progetto definitivo del tronco della ferrovia Gravellona-Intra-Confine svizzero, compreso fra Gravellona ed Intra, presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici dall' egregio comm. Giambastiani.

Il tracciato del tronco si diparte dalla costruenda stazione di Gravellona-Toce, della ferrovia Gozzano-Domodossola, e piegando ad est, attraversa il fiume Toce a circa un chilometro a monte del ponte della strada nazionale della Svizzera e sulla sponda sinistra di questo fiume, portandosi a valle della strada nazionale, ne segue l'andamento fino a Fondotoce ove è stabilita la prima stazione, ad uso di quell'abitato, del comune di Mergozzo e delle cave di Mont'Orfano.

Dopo la detta stazione la linea si porta a monte della strada carrettiera e mantenendosi prossimamente parallela ad essa, passa dietro l'abitato di Suna e fra questo e la vicina città di Pallanza ha sede la stazione che servir deve quelle popolazioni.

La ferrovia volge quindi verso nord ed attraversa il torrente San Bernardino e l'altipiano ad ovest di Intra, per giungere a stabilire la stazione per questa città fra lo stradone di Trobasso ed il torrente San Giovanni.

La lunghezza totale del tronco è prevista di metri 12.942 e per la sua costruzione si presume occorrere una spesa di L. 5,058,600; ciò che corrisponderebbe ad un costo medio chilometrico di L. 390,000.

Nell'andamento planimetrico il tracciato del tronco presenta m. 7265.18 di tratti rettilinei e m. 5676.82 di tratti in curva. Di questi ultimi, solo quattro hanno il raggio di m. 400; gli altri hanno tutti raggi molto maggiori.

Nell'altimetria la pendenza massima adottata è quella del 6 per mille, limitata però ad un tratto di m. 1400 in ascesa e ad altro tratto di m. 800 in discesa. La lunghezza delle livellette orizzontali è di m. 6,322.16 e quella delle livellette in pendenza di m. 6,619,84.

Le opere d'arte speciali progettate lungo il tronco sono tre, cioè: 1. ponte sul fiume Toce in 5 luci; 2. ponte-viadotto sul rio di Valle Travaglia a due arcate di m. 15 cadauna; 3. ponte sul torrente San Bernardino a 5 archi di m. 20,00.

Le opere d'arte, cioè, ponti, ponticelli ed acquedotti, di luce inferiori a m. 10 sono proposti in numero di 41.

L'armamento della strada dovrà essere fatto con rotaie in acciaio del tipo Vignole, conformi a quelle prescritte per le linee principali.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante 5 passaggi a livello: ed all'alloggio del personale di sorveglianza della strada provvederanno n. 14 case cantoniere, delle quali 4 doppie e 10 semplici ed una garetta.

Al progetto, del quale ci siamo occupati, sono uniti gli studii di due varianti aventi lo scopo: la prima, di favorire il comune di Mergozzo situandone la stazione più prossima all'abitato; la seconda di collocare la stazione di Intra in prossimità del Cimitero, come è desiderato da quella popolazione. La prima di queste varianti richiederebbe una maggiore spesa di lire 720,000; e la seconda di L. 180,000.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto riformato fabbricato dei passeggieri alla stazione di Bologna a porta S. Vitale.

Id. di un ponte a travata metallica sul Reno al Traghetto lungo la ferrovia Bologna-Portomaggiore.

Id. d'appalto del terzo tronco Scordia-Militello sulla ferrovia Valsavoia-Caltagirone (ferrovie Sicule).

Progetti esecutivi di travate metalliche della ferrovia Camposampiero-Montebelluna.

Progetto modificato per ricostruzione ponte sul torrente Pantano, lungo tronco da Sant'Agata alla Sella Castagna (Cosenza).

Id. costruzione caserma finanziaria in Cancello (Foggia).

Id. id. concimaia in servizio della scuola agraria dell'Università di Pisa.

Id. di massima di una ferrovia economica da Valdagno a Recoaro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Legnago-Monselice. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 2,484,221.60, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 7 luglio p. p. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Legnago-Boschi Sant'Anna della ferrovia Legnago-Monselice, della lunghezza di metri 5,930 circa, dei tratti di raccordo colle ferrovie in esercizio Dossobuono-Legnago e Legnago-Rovigo, della complessiva lunghezza di metri 1,300, e della nuova stazione di Legnago, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le stazioni, si procederà, alle ore 10 ant. del 17 agosto corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Verona, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 2,360,010.52, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi quattordici. Cauz. provv. L. 117,000; def. L. 225,000. (Vedi n. 24 del *Monitore*).

Ferrovia Adria-Chioggia. — Alle ore 10 ant. del 22 corr. agosto avrà luogo presso la Prefettura di Venezia un primo esperimento d'asta, col metodo dei partiti segreti. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una travata metallica della luce di m. 30 pel ponte sul canale lagunare Lusenzo, nel tronco Lusenzo-Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 43,000. — I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 4 dal giorno della consegna. La cauzione provvisoria è fissata in lire 2,150; quella definitiva in L. 4,300. I fatali sono stabiliti a 15 giorni successivi alla data di seguito deliberamento.

Ferrovia Fossano-Mondovì. — Alle ore 9 ant. dell'11 corr. agosto il notaio avv. Borgarello, nel suo studio in Torino, via Maria Vittoria, n. 6, piano 2°, esporrà in vendita, per mezzo di incanto, il tronco di ferrovia economica a scartamento ridotto Fossano-Mondovì, al prezzo e condizioni contenuti nell'avviso d'asta in data 23 luglio e visibili nello studio suddetto.

Ferrovia di Vallelunga (Sicilia) — Il primo corrente agosto si è aperta all'esercizio l'intera linea di Vallelunga, essendo stata ultimata la grande galleria di Marianopoli, e da detto giorno si è messo in vigore il nuovo orario generale dei treni ordinari, speciali e facoltativi. Le più importanti modificazioni introdotte nel vecchio orario sono che, i treni ordinari continuativi da Palermo a Messina e viceversa, seguono la via di Vallelunga che abbrevia di 57 chilometri la distanza fra Palermo e Santa Caterina Xirbi, e conseguentemente quasi tutti gli altri treni della rete subirono modificazioni nel percorso.

Ferrovia Arezzo-Sinalunga. — Il Sindaco del comune di Arezzo ha rimesso al Ministro dei lavori pubblici lo studio di massima, compilato dall' ing. Cambi, per una ferrovia da Arezzo a Sinalunga, con preghiera di prenderla in considerazione e di tenerne conto nel riparto di 1000 chilometri di ferrovie della quarta categoria dei quali colla legge 27 aprile 1885 n. 3048 venne autorizzata la costruzione in aggiunta ai 1530 chilometri di cui all' art. 10 dell' altra legge 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari.

Scopo precipuo della linea è quello di mettere in diretta e rapida comunicazione fra loro le provincie di Arezzo, Siena e Grosseto, servendo così quale linea trasversale fra la provincia Aretina con le sue alte valli dell' Arno e del Tevere e la Maremma toscana col suo litorale tirreno.

La proposta linea avrebbe una lunghezza di m. 33,200 e giusta il progetto approvato, le comunicazioni fra Arezzo, Siena e Grosseto sarebbero accorciate più che di 49 chilom.

Ferrovia Caianello-Telese. — La Giunta municipale di Piedimonte d' Alife ha presentato al Governo una deliberazione di quel Comune con cui si chiede che la ferrovia Caianello-Telese venga compresa fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie della quarta categoria che lo Stato fu autorizzato a costruire od a concedere, a forma della legge 29 luglio 1879, colla nuova legge del 27 aprile p. p.

La linea è di grande importanza economica imperocchè con essa si otterrà che Benevento, ove si concentra il movimento commerciale delle Puglie, di Benevento stesso e di parte del Molise e della provincia di Avellino, venga avvicinato a Roma di ben 40 chilometri, accostando così maggiormente al mercato della capitale del Regno, paesi di abbondanti produzioni agrarie nei quali si sta anche sviluppando un grande risveglio industriale.

Per la ferrovia in parola fu fatto studiare, a cura della provincia di Caserta, apposito progetto tecnico che venne sottomesso alla superiore approvazione.

Giusta il progetto medesimo la linea ha origine all' attuale stazione di Caianello sulla linea Roma-Napoli e volgendo a sinistra tocca la base delle colline di Marzanella, Caievole e Pietra Vairano, sbocca poi nella valle del Volturno, oltrepassato il quale s' inoltra nella pianura Alifana passando a brevissima distanza da Ponte d' Alife, avvicinandosi poscia per quanto è più possibile a Piedimonte d' Alife.

Prosegue di poi ai piedi delle colline a levante della pianura Alifana e si avvicina nuovamente al Volturno, da dove, per la barra di Sugli e di Compoitelle, sbocca nella pianura Telesina, ed oltrepassato il fiume Tiferno con ampia curva, passa quasi ad ugual distanza dai comuni di Amorosi e San Salvatore, e raggiunge la stazione di Telese su la linea Foggia-Benevento-Napoli.

La lunghezza della linea è presunta di m. 47,719.53 e il relativo costo in L. 5,282,212

Ferrovia Baiano-Avellino. — La Camera di commercio di Avellino ha instato presso il Governo perchè, avvalendosi delle facoltà emergenti dagli art. 269 e 270 della legge sui lavori pubblici, accordi ai concessionari della linea economica Napoli-Nola Baiano la costruzione e l'esercizio del tronco in prolungamento della linea stessa da Baiano ad Avellino, disponendo che i pochi chilometri occorrenti per tale congiungimento vengano compresi fra i 1000 chilometri di ferrovie della 4ª categoria autorizzati colla legge del 27 aprile del corrente anno.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio avrebbe raccomandata tale istanza presso quello dei lavori pubblici.

Ferrovie Venete. — Nel n. 29 del *Monitore* abbiamo riportata la circolare, colla quale il sindaco di Venezia, la Deputazione provinciale e la Camera di commercio avevano indetta pel 19 luglio p. p. un' adunanza per avvisare al mezzo più opportuno per ottenere la costruzione della linea ferroviaria Venezia-Vittorio-Capodiponte Perarolo a Toblack. Sappiamo ora che l'adunanza ebbe effettivamente luogo all'epoca fissata, e di essa siamo in grado di dare i seguenti dettagli:

Vi erano rappresentati, oltrechè i principali comuni interessati, anche tutti i Municipii del Cadore, da apposita Commissione.

Dopo uno scambio di idee, l'assemblea approvò all'unanimità un ordine del giorno col quale veniva deliberato di costituire un consorzio fra gli enti interessati per domandare, sui mille chilometri stabiliti dalla legge 20 aprile 1885, la costruzione di una ferrovia da Vittorio per Ponte delle Alpi, con allacciamento con Belluno, Longarone, Perarolo al confine austriaco, per congiungersi con la linea Villach-Franzenfeste.

Galleria di S. Tomaso a Genova. — Assicurasi che in seguito alle sollecitazioni del Ministero dei lavori pubblici, venne ordinato di cominciare subito i lavori di costruzione della galleria di S. Tomaso fra le calate del Porto di Genova e la galleria della traversata della città.

I lavori verranno spinti colla maggior possibile sollecitudine, urgendo che l'opera sia compiuta quanto prima.

Ferrovia Frugarolo-Basaluzzo. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in recente adunanza, ha ritenuto che sia ammissibile in linea tecnica il progetto di massima studiato dall' ingegnere signor Oddini per una ferrovia da Frugarolo a Basaluzzo, presentato dalla Società anonima della tramvia Novi-Ovada, la quale chiese la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima in base all'art 12 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, e cioè col sussidio di lire 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni.

Il Consiglio medesimo ha però manifestato l'avviso che nella compilazione del progetto definitivo sia conveniente: *a*) ridurre le pendenze proposte al 20 per mille; *b*) aumentare la lunghezza del piano delle stazioni di Boscomarengo e di Fresconara portandone l' andamento planimetrico in rettilineo od in curva di ampio raggio, diminuendo anche per la prima la pendenza della livelletta di discesa nella stazione; *c*) diminuire nello interesse della sicurezza dell'esercizio il numero dei passaggi a livello.

La ferrovia di che trattasi ha la lunghezza di metri 8898.80 ed il preventivo dei relativi lavori di costruzione e della provvista del materiale mobile ammonta a lire 500,000, ossia a lire 56,200 in media per chilometro di via.

Il raggio minimo delle curve è limitato a metri 300 e la pendenza massima proposta raggiunge il 20 per mille.

L'armamento è proposto con rotaie in acciaio Bessemer, del tipo Vignole e del peso di chilogrammi 25 a metro corrente.

Ferrovia Lecco-Como. — Da informazioni di un nostro egregio collega ricaviamo che la Direzione generale per le Strade ferrate dell' Adriatico, consenziente il Ministero dei lavori pubblici, avrebbe trattato con la Impresa Arcellazzi-Crespi, costruttrice del tronco da Lecco ad Oggiono della ferrovia Lecco-Como, allo scopo di indurla ad ultimare i lavori di quel tronco di linea in un periodo di tempo minore di quello fissato nel relativo contratto di appalto.

Giusta il capitolato, l' Impresa ha l' obbligo di dare ultimato il tronco in mesi 46, ora si vorrebbe ridurre questo termine a mesi 24.

La predetta Impresa non sarebbe aliena dallo impegnarsi di sviluppare i lavori da essa assunti in guisa da ottenere lo scopo desiderato; ma, come è naturale, chiederebbe in compenso che sieno modificate a di Lei favore talune disposizioni del capitolato e segnatamente quelle relative alle condizioni di pagamento.

Ferrovia Ceva-Ormea-Oneglia. — Il 29 spirato luglio, in una delle sale della Prefettura di Porto Maurizio, si radunava il Comitato promotore della ferrovia da Ormea al porto Umberto I (Oneglia e Porto Maurizio riuniti), presieduta dall' on. Massabò.

Il presidente disse che assieme agli on. Borelli, Biancheri e Delvecchio ha presentato al ministro Genala la domanda di veder inclusa nei 1000 chilom. la ferrovia da Ormea al mare e si ebbe risposta che sarà opportunamente esaminata.

Il Comitato quindi deliberò di affidare all' ing. L. Bosco

la direzione degli studi per avere in settembre il tracciato della suddetta ferrovia; di chiedere agli enti morali interessati le quote scadute per erogarle negli studii; di nominare 4 membri dell'amministrazione comunale di Diano Marina a far parte del Comitato, nonchè i consiglieri provinciali e sindaci capoluoghi di mandamento del circondario; di chiedere dei l'appoggio morale e materiale dei Consigli comunali e provinciali di Cuneo, Mondovì e Torino, e infine di tenere a Garessio nel p. v. settembre una radunanza per stabilire il modo di agitare fra le popolazioni del Tanaro la causa della ferrovia progettata.

Servizio ferroviario. — *Spedizioni di riso per la Francia limitate a Modane-loco e a Ventimiglia-Stazione.* — La Direzione delle Ferrovie del Mediterraneo ha pubblicato il seguente avviso:

Da qualche tempo l'entrata in Francia delle spedizioni di riso provenienti dall'Italia, incontra serie difficoltà, pel motivo che le dogane francesi di *Modane* e di *Ventimiglia*, contrariamente alla dichiarazione dei mittenti, trovano mescolato col riso italiano, esente da dazio, riso di origine extra-europea (cinese, giapponese, ecc.) non esente dal dazio, e sollevano contesti, in gran parte approvati dalle decisioni dei periti centrali, la cui liquidazione aggrava la merce di non lievi passività pel già detto dazio e per le multe relative.

Ad evitare i gravi inconvenienti che ne derivano al servizio ferroviario, per le giacenze e le complicazioni cui dànno luogo le proteste degli speditori contro la imputazione di *falsa dichiarazione di origine della merce*, formulata dalla dogana francese, si avverte il pubblico che a datare dal 10 *agosto corr.* e sino a nuovo avviso, le spedizioni di riso a grande e piccola velocità destinate in Francia, non saranno più accettate che per *Modane-loco* o per *Ventimiglia-Stazione*, all'indirizzo di destinatari, i quali dovranno svincolarle e provvedere tanto al compimento delle operazioni doganali d'entrata in Francia, quanto alla rispedizione oltre.

Conseguentemente dal 10 *agosto corr.* le Stazioni della Rete non accetteranno alcun incarico per le dette operazioni presso la dogana francese e nemmeno per l'inoltro d'ufficio dei trasporti di cui trattasi e si riterrà quindi come non scritta la domanda eventualmente fattane sulla richiesta di spedizione o con ulteriori disposizioni.

Avvertesi infine che qualora, dopo lo svincolo delle spedizioni riso a Modane locale, da parte dei suddetti destinatari, insorgendo contesti da parte della dogana francese, la merce fosse lasciata giacente, andrà soggetta alle tasse di magazzinaggio a favore della ferrovia, indipendentemente da qualsiasi altro diritto spettante alla dogana stessa.

Biglietti d'Abbonamento. — Nell'intento di favorire l'acquisto dei biglietti di abbonamento, la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo, a parziale modificazione di quanto è disposto dall'art. V dell'allegato n. 6 alle Tariffe e Condizioni vigenti, ha stabilito che *a cominciare dal 1° agosto corr.*, la decorrenza della validità dei biglietti stessi potrà aver principio da qualsiasi giorno, anzichè soltanto dai giorni 1, 11 e 21 di ogni mese.

Resta fermo per altro l'obbligo della presentazione della domanda ai capi-stazione, almeno 10 giorni prima della data da cui si vuol far decorrere l'abbonamento. Tuttavia le domande saranno eziandio accettate dai capi-stazione ancorchè non fatte nel termine di dieci giorni, sempre quando il richiedente apponga sulla domanda stessa la dichiarazione prescritta dall'art. VI dell'allegato sovracitato cioè che « *non riterrà responsabile l'Amministrazione del ritardo che avvenisse nella consegna del biglietto e si sottoporrà a perdere il beneficio dell'abbonamento pei giorni di eventuale ritardo* ».

A modificazione inoltre del disposto dell'art. IX del detto allegato n. 6, *a datare pure dal 1° agosto corr.* il pagamento del prezzo dell'abbonamento verrà fatto al ricevimento del relativo biglietto ed all'atto della presentazione della domanda non si dovranno sborsare che le tasse accessorie, cioè L. 2 per costo del biglietto, L. 0.65 per tassa di bollo e L. 5 a titolo di cauzione per la restituzione del biglietto alla scadenza.

La concessione di cui sopra riguarda gli abbonamenti sulle sole linee della rete Mediterranea, mentre per quelli cumulativi con linee della rete Adriatica, resta ferma la decorrenza soltanto dal 1, 11 e 21 di ogni mese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia dell'Arlberg. — Raccomandiamo alla attenzione del Governo e delle Amministrazioni delle nostre ferrovie le seguenti informazioni della *Perseveranza*:

La concorrenza che la ferrovia dell'Arlberg fa ai trasporti diretti dall'Ungheria alla Francia, in transito per l'Italia, si fa sempre più estesa, e tale da paralizzare gli sforzi che gli speditori ungheresi e tedeschi fanno continuamente per mantenere i trasporti sulle loro linee normali.

Sembrava che la concorrenza dovesse limitarsi al solo bestiame, che in gran copia viene spedito sui mercati della Francia e specie su quello di Parigi, e del quale furono inviati fino ad undici mila capi in un sol mese, perchè le ferrovie della Südbahn avevano accordati speciali ed eccezionali ribassi; ma ora, da informazioni particolari avute, risulta che tale concorrenza va estendendosi a tutti i trasporti.

Consta infatti che in questi ultimi mesi vennero spedite per la via dell'Arlberg ingenti quantità di grano, che, se non in tutto, almeno in parte, per lo passato prendevano la via dell'Italia.

Così pure tutto il legname da costruzione, le traversine, le doghe, il legname in fuscelli, che dalle foreste del Danubio e della Bassa Slesia venivano inviati alla Francia per la via di Cormons-Modane, ora sono instradati per quella dell'Arlberg.

Per poter stabilire o mantenere una siffatta concorrenza venne costituito un Comitato speciale incaricato appunto di proporre tutte quelle facilitazioni che valgano ad attrarre alla via tedesca tutte le spedizioni possibili.

Ferrovie germaniche. — La Prussia ed il Meclemburgo si accordarono definitivamente per la costruzione di una ferrovia che da Stralsund conduca a Rostock. La convenzione intervenuta fra i due Stati stabilisce che i lavori dovranno immediatamente incominciare. La linea, di una lunghezza totale di 90 chilometri, dovrà essere compiuta nel 1886. Sì la sua costruzione che l'esercizio saranno affidati alla Prussia.

Ferrovia Bruxelles-Magonza. — I conti Vander Straaten-Ponthoz in un loro recente scritto, perorano la causa di una congiunzione ferroviaria tra Bruxelles e Magonza.

Già sino dal 1869, la Prussia aveva loro permesso di farne gli studi preliminari, e nel 1874 permise loro di costruirne un tronco sul territorio prussiano con un capitale di 24 milioni di tallari, ma in causa dell'opposizione del Governo belga il progetto non potè essere interamente eseguito.

Secondo la nuova istanza presentata quest'anno dai suddetti conti van der Straaten-Ponthoz al Governo belga la distanza da Bruxelles a Magonza ammonta a 340 chilom., dei quali 150 sul territorio belga e 190 sul tedesco. I treni celeri di questa nuova ferrovia renderebbero possibile un viaggio da Londra a Magonza in 12 ore, mentre presentemente se ne richiedono 20, passando per Ostenda, Calais, Liegi e Colonia, oppure ore 23 1|2 passando per Vlissingen.

Da ciò risulta chiaramente la grande importanza che avrebbe la detta nuova linea, quantunque per costruirla si richieggano L. 450 mila il chilometro, ossia, in tutto, la vistosa somma di 153 milioni di lire. I fautori di questo progetto ritengono che se il Governo Belga presenterà ancora nella prossima sessione alle Camere il relativo progetto di legge, il capitale complessivo si potrà raccogliere facilmente anche ora.

Questa linea ferroviaria andrà da Bruxelles a Wavre, Huy, Vielsalm, Tifel ed Hunsrück sino a Magonza.

Ferrovie Rumene. — Annunciano da Bucarest che tra breve saranno iniziati i lavori di costruzione della ferrovia Bucarest-Czernawoda, la quale, benchè di soli 170 chilometri, è di grande importanza perchè si collega con la linea già esistente Czernawoda-Kustendi e forma quindi la congiunzione diretta e più breve tra la capitale del Regno di Romania e il porto di Kustendi e la Dobruscia in generale.

Questo porto viene così ad acquistare una grandissima importanza, perchè, trovandosi immediatamente sul Mar Nero, ha già per sè stesso una posizione migliore dei porti di Galatz e di Braila che si trovano soltanto sul Danubio.

Siccome, per altro, questo grande fiume ha, presso Czernawoda, una straordinaria larghezza ed un immenso territorio che è solito cuoprire colle sue alluvioni, sarà necessario di costruirvi un ponte ferroviario assai costoso pel quale si richieggono non meno di due a tre anni di lavoro.

Notizie Diverse

Miniere dell'Isola d'Elba. — A molti nostri lettori riuscirà di non lieve interesse il seguente *avviso agli industriali italiani esercenti Stabilimenti siderurgici*, pubblicato, a cura del Ministero del Tesoro, nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 luglio u. s.

Per norma degli industriali italiani esercenti Stabilimenti siderurgici, si riporta qui appresso l'articolo 34 del capitolato che regola l'affitto delle RR. miniere di ferro dell'Isola d'Elba stipulato colla Banca Generale e colla Società Veneta di costruzioni residenti in Roma, per la durata di tre anni, con decorrenza dal 1° luglio 1885, il quale contratto, risultante da atto in forma pubblica amministrativa del 27 giugno u. s., è stato approvato con Ministeriale decreto del successivo giorno 30 e reso esecutorio il 10 luglio detto in cui il decreto stesso è stato registrato alla R. Corte dei conti.

« Art. 34. L'affittuario, nei limiti di esportazione di cui « all'articolo precedente, avrà l'obbligo di soddisfare alle « richieste di minerale che fossero avanzate dagli indu« striali italiani, a preferenza di quelle degli esteri, purchè « le richieste dei nazionali siano presentate due mesi avanti « il principio dell'annuale esercizio, tranne pel primo anno « dell'affitto, pel quale le richieste stesse potranno presen« tarsi entro due mesi dal giorno in cui il contratto sarà « reso esecutorio. Della totale quantità di minerale richiesta « dagli industriali italiani, non più della metà potrà essere « *minuto lavato*. I prezzi da convenirsi cogli industriali « medesimi dovranno essere inferiori almeno del 10 0[0 a « quello medio che l'affittuario praticherà per l'estero, ed « in ogni caso pei *minuti lavati* i prezzi non potranno es« sere maggiori di L. 6 50 per ogni tonnellata di minerale « dato alla spiaggia; e pei *minerali andanti* provenienti « dalle miniere di Rio, Rio Albano, Vigneria e Terranera « i prezzi non potranno essere maggiori di lire 5 per ton« nellata di minerale dato pure alla spiaggia.

« La fusione dei minerali venduti ai predetti prezzi di « favore agli industriali italiani non può essere fatta che « in Italia. Quegli industriali, favoriti da questa disposi« zione, i quali esportassero all'estero i minerali, dovranno « pagare all'affittuario della miniera non solo la differenza « tra il prezzo di favore e quello corrente sul mercato, ma « ancora, a titolo di penalità, un aumento del 10 per cento « sul predetto prezzo corrente.

« Sarà poi obbligo dell'affittuario, per l'occorrente con« trollo riservato al Governo, di denunciargli di volta in « volta, e non oltre il termine di un mese, i prezzi e le « condizioni principali delle vendite fatte tanto agli indu« striali esteri che nazionali.

« Per ogni caso d'inadempimento delle obbligazioni as« sunte col presente articolo, o di inesatta denunzia, l'af« fittuario sarà tenuto al pagamento, a titolo di penalità, « di una somma da lire 50 a lire 5,000 a giudizio del« l'Amministrazione, oltre al rimborso agli industriali ita« liani della somma che essi avessero in più pagata ».

Si avverte pure per norma che le nominate Ditte affittuarie, per tutti gli effetti dipendenti dal suddetto contratto, hanno eletto domicilio in Livorno presso l'ufficio della Banca Generale, che ha l'amministrazione delle miniere in parola.

Roma, li 26 luglio 1885.

Il Canale di Panama. — Il 29 luglio ebbe luogo l'adunanza generale annuale degli azionisti del Canale di Panama.

Il sig. de Lesseps lesse una lunga e particolareggiata relazione, nella quale ricordò che, considerando che i primi scavi sono i più difficili ad estrarre, vi è ragione di essere soddisfatti colla progressione dell'ammontare degli scavi mensili dal principio dell'anno. Nel gennaio questo ammontare fu di 550,000 metri cubici, nel febbraio 590,000 in marzo 627,000, in aprile 775,000 ed in maggio 798 mila. La relazione entra quindi in lunghi particolari sul progresso dei lavori. Essa accenna che la lunghezza del Canale è di soli 75 chilometri, laddove quella del Canale di Suez è di 160 e che nessun allargamento successivo sarà necessario, comunque grande divenga il traffico. Essa dimostra che il costo di stima non sarà ecceduto e dichiara, in conclusione, che il Governo francese è stato richiesto di sanzionare l'emissione di una lotteria di 600 000,000 di franchi in azioni, come fu fatto pel Canale di Suez.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La corrente stagione, come in ogni anno, poco propizia alle trattazioni bancarie, la morte del Balduino ed altre cause politiche ed igieniche, agirono sfavorevolmente anche sul mercato dei titoli ferroviarii. Le nuove azioni Mediterranee nella scorsa settimana vennero negoziate a Torino al prezzo di 542 a 544; le azioni della Società delle Meridionali, le quali ebbero un mercato piuttosto freddo, vennero trattate in ribasso da 694 a 687 per fine mese.

Le obbligazioni relative, con scarso mercato, ebbero il prezzo di 306 50 a 306.25; i Buoni quello di 544 a 543. Non ci consta che gli altri valori di questa specie abbiano dato luogo a negoziazioni, delle quali si possa tener conto, riferendosi alle quotazioni conseguite, le quali registriamo per memoria.

Le Obbligazioni Palermo-Trapani, prima emissione, a 312; la seconda emissione a 306.25; le Centrali toscane a 508; le Vittorio Emanuele a 315; le Maremmane a 477; le Livornesi a 316; le Meridionali Austriache a 306; le Pontebbane a 464; le Sarde della serie A a 306; la serie B a 303.50; le nuove a 307.50.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla Suzzara. — Essendo risultata invalida l'adunanza del 26 giugno p. p. i signori azionisti sono riconvocati in assemblea generale per il giorno 4 settembre p. v., a mezzodì, alla sede della Società in Milano, via Sant'Andrea, 6, per deliberare sul medesimo ordine del giorno formulato per la prima riunione.

VERSAMENTI

Società anonima Metallurgica Tardy e Benech in Savona — In esecuzione della deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 30 luglio scorso, si invitano i signori azionisti a fare il versamento di altri tre decimi del capitale sociale non ancora versato presso la Banca Subalpina e di Milano in Torino, o presso la sede sociale, o presso la Casa Bancaria Ponzone e Astengo in Savona, alle seguenti epoche: un decimo alli 12 agosto corr.; un decimo alli 21 detto mese; un decimo alli 4 di settembre p. v.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Roma (7 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione della caserma per le guardie di pubblica sicurezza nell' area comunale, sita fra le nuove vie in prossimità dell'Anfiteatro Flavio, per lire 98,000. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 10,000. Dep. per spese L. 1,300. Fat. ore 11 ant. 14 agosto. Segret. Valle.

Prefettura di Udine (10 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell' argine sinistro di Tagliamento nella tratta fronteggiante l' abitato di Latisana, dell'estesa di metri 1571.70, provv. aggiudicato per L. 50,970.11. Segret. Marcialis.

Città di Torino (10 agosto, ore 2 pom., 1.a asta). — Appalto della provvista di metri cubi 190 di ruotaie di pietra granitica delle cave d'Alzo, di cui metri cubi 100, della larghezza di centimetri 70 e metri cubi 90, della larghezza di centimetri 60, colle dimensioni di lunghezza e spessore di cui nel capitolato speciale, occorrenti per sistemazioni di vie, con obbligo di somministrare inoltre, allo stesso prezzo che risulterà dal deliberamento, quei pezzi speciali, come cunettoni, telai e coperchi di chiusino che verranno ordinati, al prezzo di L. 90 per cadun metro cubo di pietra, tanto per le rotaie quanto per i cunettoni. Dep. L. 1,710. Fat. ore 11 ant. 19 agosto. Segret. Pich.

Prefettura di Avellino (12 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto di tutte le opere per la costruzione della strada obbligatoria che da Nusco arriva alla provinciale Calore Ofanto, giusta il progetto d'arte redatto dal delegato stradale signor Badiale, debitamente approvato, e per L. 46,018.03. Cauzione provv. L. 400; def. L. 4,000. Fat. a giorni 15. — Gli atti dei progetti e relativi capitolati di appalto sono visibili in questa Prefettura in tutti i giorni non festivi dalle ore 9 ant. alle 3 pom. Segret. Marchetti.

Provincia di Torino (13 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto per un ricarico di gettate di massi a difesa della testa d'argine a sponda sinistra ed a monte del ponte sul Po presso Carignano, della spalla destra dello stesso ponte e della spalla sinistra del ponte sul torrente Melletta sulla strada provinciale Torino-Cuneo. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 2,000. Prezzo ridotto L. 11,020.16. Segret. Bianchetti.

Amministrazione provinciale di Roma (13 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Tiburtina; tronco I, al Casale dei Cavallari, provv. aggiudicato per L. 40,945.06. Cauz. provv. lire 700. Segret. Bompiani.

Municipio di Roma (14 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla rinnovazione del selciato in via Frattina, per L. 8,000. Cauz. provv. L. 400; def. il decimo. Dep. p. spese L. 550. Fat. ore 11 ant. 31 agosto. Segr. Valle.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pavia (14 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera a rivestimento della buzzonata per la difesa della sponda in corrosione a destra di Po, nella località Burrone del Bosco, nel comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo Arnaboldi, per l'estesa di metri 685, provv. aggiudicato per L. 123,025.66. Cauz. provv. lire 8,000; def. il decimo. (V. n. 27 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Genova (17 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato, con annessa tettoia in ferro, per lo sbarco dei passeggeri sul ponte sporgente a San Tommaso nel porto di Genova, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 160,000. L' Impresa resta vincolata all' osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 15 novembre 1884, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Genova. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi quindici. Cauz. provv. L. 10,000; def. L. 16,000. Fat. a giorni 10.

Prefettura di Udine (18 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso del tratto d' argine destro di Tagliamento fra Poiana e Malafesta dell'estesa di metri 3380, posto nei comuni di Morsano (provincia di Udine) e San Michele al Tagliamento (provincia di Venezia) per L. 43,810. — I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro il termine di giorni naturali continui centoventi. Cauz. provv. L. 2 000; def. lire 6,000. Segret. Marcialis.

Id. (20 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di ritiro, rialzo ed ingrosso dell' argine sinistro del fiume Tagliamento dall'abitato di Pertegada al confine fra le frazioni di Picchi e Bevezzana dell'estesa di metri 5025.70, in comune di Latisana, per L. 45,675. Il Capitolato generale di appalto per gli appalti di opere pubbliche per conto dello Stato, e quello speciale in data 24 maggio 1884, sono visibili assieme ai disegni presso questa Prefettura durante l' orario d' ufficio nei giorni feriali. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro il termine di giorni naturali e continui 150. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo. Segret. Marcialis.

Prefettura di Milano (20 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione dell'argine destro dell' Adda, dal confine territoriale di Maleo con Cornovecchio al porto di Crotta d'Adda, in quattro tronchi, della lunghezza complessiva di metri 4032.50, nei comuni di Cornovecchio, Meleti e Maccastorna, con la costruzione della chiavica di Santa Maria. Prezzo ridotto L. 31,827.72. Cauz. provv. lire 2,000; def. il decimo. Segret. Archieri.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (21 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 14, Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra il Ponte Vandra e Ponte Rotto sul Volturno, della lunghezza di metri 7,683.85, provv. aggiudicato per L. 135,003.14. L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 21 agosto 1884, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Campobasso. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 9,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (21 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 52, da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Pennapiedimonte, compreso fra la sponda destra del fiume Avello sotto Pennapiedimonte e l'abitato di Palombaro, della lunghezza di metri 6,935.35, provv. aggiudicato per L. 148,154.30. L' Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 15 maggio 1883, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Chieti. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 12,000; def. il decimo.

Comune di Nicosia (23 agosto, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la sistemazione ed impianto del cimitero in Nicosia, nella località denominata Murata, per il prezzo di L. 105,900, da costruirsi nel termine di anni cinque, salvo la facoltà al comune di ordinare l'esecuzione dei lavori in un termine minore. Il capitolato di appalto ed il relativo progetto trovansi depositati nell' ufficio comunale di Nicosia, Fat. mezzogiorno dell'8 settembre. Segret. L. Leone.

Città di Finalborgo (26 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione d'un fabbricato ad uso caserma di fanteria. Importo L. 65,318. Dep. p. spese L. 2,000; cauz. il decimo. Il progetto d'arte con tutti i documenti relativi è visibile in Finalborgo nella sala degli incanti. Sindaco Sanguinetti.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 17 ponti e ponticelli metallici della ferrovia Roma-Sulmona.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale statutario 100 milioni, emesso e versato 50 milioni

Si prevengono i signori Azionisti che il Consiglio d'amministrazione, ha stabilito la convocazione di un'assemblea generale straordinaria pel giorno 12 settembre prossimo venturo, alle ore 2 pomeridiane, presso la sede della Società, in Roma, via del Corso, 385, primo piano, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

Dimissioni dell' Amministratore capo del compartimento di Genova, e nomina del successore, a forma dell' art. 51 dello statuto sociale.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall' art. 28 dello statuto, potrà essere fatto:

a *Roma* presso la Sede della Società, via del Corso, 385.
» *Roma* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Genova* » la Sede compartimentale della Società, piazza De Marini, 1.
» *Genova* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Palermo* » la Sede compartimentale della Società, piazza Marina.
» *Napoli* » la succursale della Società, via Piliero, 29.
» *Napoli* » Società di Assicurazioni diverse.
» *Venezia* » la Succursale della Società, via 22 marzo, 2413.
» *Venezia* » la Banca Veneta di Depositi e conti correnti.
» *Firenze* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Milano* » la Banca di Credito Italiano.
» *TORINO* » la *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano*.
» *Ginevra* » i signori Bonna e C.
» *Neuchâtel* » » Pury e C.
» *Basilea* » » De Speyr e C.

Art. 28 dello Statuto. « — L' Azionista, onde essere ammesso a comporre l' Assemblea, deve « avere depositato, trenta giorni prima di quello fissato per l' adunanza, cento Azioni almeno « nelle Casse della Società. Il deposito è accettato alla sede, alle sedi compartimentali ed alle « succursali, ed anche a quegli Stabilimenti che il Consiglio avrà designati nell' Avviso di con- « vocazione ».

Art. 51. — « Venendo a mancare uno degli amministratori compartimentali, il Consiglio ra- « dunerà immediatamente l' assemblea per provvedere alla nomina del successore. Intanto fun- « zionerà la persona che si troverà in carica di sostituto dell' amministratore mancato ».

Roma, 26 luglio 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto), *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000

PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

Prodotto	Prezzo		Stazioni
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.80	al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.°	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.°	» 7.—	»	»
Calce idr.° di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 2.20	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 12 Agosto 1885. Num. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA MODENA-VIGNOLA

La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 corrente ha pubblicato il Reale Decreto del 28 giugno u. s. approvante la convenzione (che quì sotto riportiamo) stipulata il 26 giugno 1885 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro), per l'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Modena, rappresentata dai signori comm. avv. Claudio Sandonnini e cav. Pietro Zanfragnini, deputati provinciali, per la concessione a favore della Provincia stessa della costruzione e dell'esercizio del tronco di ferrovia di circa chilometri 25 da Modena a Vignola, a sezione ridotta, con facoltà di eseguirla anche a sezione ordinaria.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Modena a Vignola.*

Fra le loro Eccellenze il commendatore Francesco Genala, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze e ministro per *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed i signori comm. avv. Claudio Sandonnini e cav. avv. Pietro Zanfragnini, deputato provinciale di Modena, rappresentanti la provincia di Modena, giusta l'atto di procura in data 22 giugno 1885, rogato dal dott. Andrea Pini, notaro residente in detta città ed inscritto presso il Consiglio notarile dei distretti riuniti di Modena e Pavullo (al presente allegato sotto il n. 1), si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla provincia di Modena la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Modena a Vignola, che la provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo; con facoltà di eseguirla anche a sezione ordinaria senza avere diritto ad alcun compenso.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dagli articoli 12 delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª) e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F, e dei Regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente convenzione e del capitolato relativo ad essa, allegato sotto il N. II.

Art. 2. Lo Stato accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di lire 1,000 a chilometro per anni trentacinque, esclusi i tratti comuni con le ferrovie esistenti e quelli che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio di detta linea regolarmente autorizzata.

Art. 3. La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest' oggi 26 del mese di giugno dell'anno 1885.

(*Seguono le firme*).

In un colla sovrariferita Convenzione, la *Gazzetta Ufficiale* pubblica il relativo Capitolato, del quale riportiamo gli articoli speciali, omettendo quelli d' indole generale e che si trovano sempre uguali in ogni capitolato di siffatto genere.

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Modena a Vignola, secondo il progetto di massima redatto dall' ing. Gaetano Rasini il 24 gennaio 1885 ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 21 febbraio detto anno, n. 365.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di due anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì avere fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta

al regolare e permanente servizio pei trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il dritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall' articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s' intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 4° delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguita l' approvazione, verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 6. Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni di acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 7. L'incrociamento delle vie ordinarie con la strada ferrata dovrà eseguirsi sotto un angolo che non sia minore di 45°, a meno che per circostanze eccezionali il prefetto, sentito l'ufficio del Genio civile, non riconosca la necessità di ammettere un angolo più piccolo.

I cancelli e le barriere di cui dovranno essere munite le traversate a livello da ambo i lati della strada ferrata, nei luoghi pericolosi, saranno distanti almeno metri 3.50 dalla rotaia più vicina.

Dette chiusure dovranno lasciare la larghezza libera di varco, misurata a squadro della strada attraversata, dai quattro ai sei metri, secondo la maggiore o minore importanza della strada medesima.

Questa larghezza di varco nelle strade vicinali o private ed in quelle non carreggiabili sarà da metri 2 a metri 4.

Sono ammesse le barriere da chiudersi a distanza e per le strade mulattiere e per sentieri le barriere fisse limitando la custodia ai passaggi più frequentati.

In tutte le traversate a livello ambe le rotaie saranno munite di controrotaie di ferro, la larghezza delle quali dovrà eccedere di circa metri 1.50 la larghezza libera del varco determinato con le norme precedenti.

Si darà accesso a queste traversate a livello mediante rampe in salita o in discesa, aventi l' inclinazione più o meno dolce secondo l' importanza delle esistenti strade e previi i necessari accordi con le Amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Dette rampe dovranno sempre raggiungere la strada ferrata mediante un conveniente tratto orizzontale da ambo le parti.

La inclinazione delle rampe non potrà superare il 5 per cento, tranne nei casi eccezionali con autorizzazione della autorità competente.

Saranno poi coperte da acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 8. La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con altro sistema di chiusura lungo tutto il percorso.

Art. 9. Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Modena, Vaciglio o San Damaso, San Donnino, Castelnuovo, Ranzone, Settecani, Spilamberto, Vignola.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero stesso: salvo le aggiunte che dopo l'apertura all' esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., con gli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Continuazione — V. N. 31).

Circa ai *lavori di riparazione di materiale eseguiti nelle grandi officine* durante il 1883, la Relazione dice che l' aliquota delle locomotive in riparazione in detto anno, sul totale di quelle possedute, fu del 12.50 per cento, con una diminuzione in confronto della corrispondente aliquota del precedente anno 1882, che fu del 13.22 per cento, e la giacenza media in officina per la riparazione fu di 158 giornate per le locomotive.

Si ripararono in tutto 27,381 veicoli, dei quali n. 4,686 carrozze e n. 22,695 carri.

L' aliquota dei veicoli in riparazione fu del 11.17 per cento per le carrozze, e 4.89 id. per i carri. La giacenza media in officina per la riparazione fu di giornate 23.5 per le carrozze e di 15.3 per i carri.

Al 31 dicembre 1883 rimasero in officina n. 84 locomotive, n. 203 carrozze e n. 863 carri.

La Relazione passa quindi a parlare del *noleggio di materiale mobile*, e dice che nella seconda metà dell' anno e più precisamente all'avvicinarsi della stagione dei grandi trasporti, l' Amministrazione, conformandosi agli ordini ministeriali, si era rivolta a parecchie altre Amministrazioni estere per domandare se potevano prestare il numero dei carri deficienti al bisogno, ma se ne ebbe risposta negativa.

Frattanto essendo stata fatta un' offerta di noleggio di 300 carri dalla Ditta Cirio, a vantaggiose condizioni, parve convenienza d' accettarla, al quale uopo fu stipulata una convenzione colla durata dal 1° novembre 1883 al 15 marzo 1884.

Accennati quindi i lavori propostisi dall' Amministrazione per l' Esposizione di Torino, la Relazione constata che con buoni risultati procedettero anche nell'anno 1883 le lezioni allievi fuochisti nelle scuole all' uopo istituite a Torino, Alessandria, Milano, Bologna, Venezia e Verona, tendenti ad avviare i giovani operai nella carriera di macchinisti.

Esse scuole furono frequentate in detto anno da 136 giovani, dei quali si presentarono all' esame 129 allievi e 118 lo superarono lodevolmente.

Il numero d'individui destinati a guidare le locomotive fu nel 1883 di 915; di questi, 724 erano macchinisti effettivi e 191 fuochisti chiamati a seconda dei bisogni a funzionare da macchinisti, per manovre od altro.

In media erano giornalmente in servizio 806 guidatori di macchina.

La percorrenza media effettuata mensilmente da ciascuno dei detti guidatori, fu durante l'anno 1883 di chilom. 3297.

Riguardo ai *combustibili*, si ricava da un prospetto di confronto che gli acquisti fatti nel 1883 sommarono a tonnellate 364,905 per un importo di L. 11,625,285.67 mentre quelli del 1882 furono di tonn. 267,013 per un importo di L. 8,295,842.20. Il consumo nel 1883 fu di tonn. 356,323 dell' importo di L. 11,357,359.79; mentre quello del 1882 fu di tonn. 327,023 dell' importo di lire 10,545,153.32. La rimanenza al 31 dicembre 1883 era di tonn. 56,703 dell' importo di L. 1,750,091.28.

La maggior parte dei combustibili continuò a provenire per via di mare dall' Inghilterra, ed una piccola parte per via di terra dalla Francia e dall' Austria-Ungheria.

Nessuna miniera nazionale fu in condizione di fare forniture apprezzabili, sia per la qualità del minerale, sia per l' ubicazione delle poche miniere esistenti che, poste a mezzogiorno della Toscana, sono siffattamente lontane dalla rete da rendere le spese di trasporto affatto eccessive a petto del rendimento calorifico dei combustibili ottenuti.

Nel capitolo V *Contenzioso*, si nota che le liti dirette dalla Consulenza legale nell'anno 1883, in numero di 115, aumentarono, in confronto del 1882, di numero 17.

Di queste 115 cause, 74 erano pendenti al 1° gennaio 1883 e 41 soppraggiunsero durante l' anno; 27 furono attive e 88 passive.

Ne furono definite 30, delle quali 6 con sentenza favorevole; 3 con sentenza sfavorevole; 21 con transazione o recesso.

Ne rimanevano quindi 85 pendenti al 31 dicembre 1883.

Il capitolo VI *Personale*, dice che nell' anno 1883 si verificò nuovamente il bisogno di procedere ad esami di pubblico concorso, affine di provvedere l' Amministrazione di nuovi aspiranti preventivamente constatati idonei a coprire i posti che man mano si rendessero vacanti presso i singoli servizi.

Tale necessità si è verificata pel personale amministrativo, per quello tecnico e pel basso personale, tantochè si dovettero tenere svariate sessioni di esami per ciascuna delle accennate categorie.

Il concorso tenuto pel personale amministrativo diede i seguenti risultati: istanze registrate a protocollo n. 3400, non ammesse n. 164, furono quindi al concorso aspiranti n. 3236. — Non si presentarono agli esami n. 274, furono riformati dal medico n. 76, non compirono gli esperimenti n. 1532; totale n. 1882; compirono tutti gli esperimenti n. 1354, non conseguirono la idoneità n. 242, riportarono la idoneità n. 1112.

Il concorso tenuto pel personale tecnico, diede i seguenti risultati: istanze registrate a protocollo n. 99, non ammesse n. 1, ammessi al concorso n. 98, non si presentarono agli esami n. 32, furono riformati dal medico n. 1, non compirono gli esperimenti n. 2; totale n. 35; compirono tutti gli esperimenti n. 63; non conseguirono la idoneità n. 5, riportarono la idoneità n. 58.

Per gli agenti di basso personale vennero tenute quattro distinte sessioni, i cui risultati furono che su 4049 aspiranti, 404 non vennero esaminati, 3645 subirono gli esami, 2993 furono dichiarati idonei, e 652 non risultarono tali.

Per ultimo, essendo occorso al servizio del materiale e trazione di sistemare la posizione di alcuni agenti che prestavano servizio da disegnatori, non avendone la qualifica, fu tenuta una piccola sessione d' esami, alla quale furono ammessi candidati n. 14, di cui soli 10 conseguirono la idoneità.

Già nella Relazione 1882 si era fatto cenno della proposta di un aumento d' organico, diretto a provvedere il personale richiesto dall' apertura delle nuove linee Oleggio-Pino, Gallarate-Laveno, Vercelli-Broni, Pinerolo-Torre Pellice e Novara-Romagnano. Risulta ora dalla Relazione 1883 che, dopo alcune corrispondenze scambiate in argomento e dopo praticate alcune riduzioni sulle proposte stesse, affine di conformarle al desiderio dell' on. Ministero, la progettata nuova pianta venne definitivamente approvata colla nota ministeriale n. 46342-2027, ufficio 1°, del 30 maggio, per un aumento di 1688 agenti.

Successivamente vennero, per l' apertura di altri nuovi tronchi di linee e di nuove stazioni, approvati i seguenti aumenti di pianta:

Pel tronco Parma-Fornovo: Nota ministeriale numero 41002-1869, ufficio 1°, del 2 giugno; aumento di agenti n. 102.

Nuova stazione di Saliceto (linea Savona-Bra): Nota ministeriale n. 64561-2872, ufficio 1°, del 28 luglio; aumento di agenti n. 15.

Nuova stazione di smistamento a Milano Porta Sempione: Nota ministeriale n. 69067-3148, ufficio 1°, del 13 agosto; aumento di agenti n. 202.

Essendosi poi, in seguito ad una nuova sistemazione del servizio di illuminazione, riconosciuto necessario di istituire una pianta speciale per gli operai addetti a quel servizio, ne venne fatta proposta a S. E. il ministro dei lavori pubblici, che l'approvava con nota n. 101521-5482 ufficio 1° del 22 novembre del corrente anno per un aumento di 44 agenti.

Per ultimo vennero nel corso dell' anno 1883 avanzate le seguenti altre proposte, le quali però a tutto dicembre non poterono essere rivestite della ministeriale approvazione:

a) proposta di una nuova pianta pel personale occorrente all' apertura dei nuovi tronchi di linea Ferrara-Argenta, Treviso-Cornuda, Treviso-Ponte di Piave, Parma-Fiume Po e Bra-Carmagnola;

b) proposta di una nuova pianta pel personale di costruzione delle nuove linee Genova-Asti e Santhià-Sesto Calende;

c) proposta di una nuova pianta diretta a migliorare le condizioni degli ingegneri capi riparto, dei magazzinieri del materiale fisso e dei telegrafisti viaggianti.

Come al solito, noi ci soffermeremo specialmente al capitolo VII della Relazione che tratta dei *prodotti e delle spese d' esercizio.*

I prodotti lordi dell' esercizio 1883 per l' intera Rete, compresa la navigazione del lago di Garda ed il tratto dal confine italiano a Modana, esercitato per conto della Società da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, ascesero alla somma di L. 125,975,591.57, con un aumento assoluto in confronto all'anno 1882, di L. 8,512,489.99 e con un maggior prodotto chilometrico di L. 929.

Tutti i capitoli dell' entrata concorsero, sebbene in diversa misura, a formare il riflessibile aumento di lire 8,512,489.99 sul prodotto lordo complessivo. Difatti i viaggiatori diedero un aumento di L. 1,602,505.60; i trasporti a grande velocità aumentarono di L. 389,508.78; i trasporti a piccola velocità di L. 6,216,295 00; i prodotti diversi di L. 304,180.61.

E restringendo l' esame alle sole tre prime categorie di proventi, siccome quelle che rappresentano veramente l' industria dei trasporti nella manifestazione del suo sviluppo, col mettere a confronto i prodotti
del 1883 di . . . . L. 123,288,668.44
con quelli realizzati nell' anno precedente di . . . . » 115,080,359.06

si avrà un aumento assoluto di . . » 8,208,309.38

equivalente al 7.13 per cento.

Due circostanze esercitarono una diversa influenza sull' aumento di prodotto risultante dal confronto qui sopra indicato.

Da una parte, gli effetti delle inondazioni che funestarono specialmente le linee venete durante l'autunno 1882, cagionandovi una parziale sospensione di trasporti nei mesi più produttivi dell' anno (settembre ed ottobre), concorsero a migliorare il risultato del confronto per l'anno 1883, che fortunatamente si mantenne in condizioni normali.

Dall' altra, ed in senso contrario, vi influì l' aumento del numero dei convogli, attivato tanto per migliorare il servizio pubblico, quanto e specialmente, per servire le nuove linee aperte all' esercizio durante l' anno, le quali, più che un aumento vero e di qualche rilievo, avendo creato, come era del resto previsto, uno spostamento del traffico normale, richiesero nonostante un accrescimento di convogli non proporzionato allo aumento positivo dei trasporti con detrimento quindi dell' utilizzazione e produttività dei convogli medesimi.

Ed è appunto da attribuirsi alla maggior percorrenza non abbastanza rimunerata, derivante dalle due cause sovra esposte, se, non ostante l' aumento rilevantissimo di L. 8,208,309.38 ottenutosi sui prodotti complessivi, il provento del chilometro-treno del 1883 si presenta in diminuzione di L. 0.12 in confronto dell' anno precedente.

A giudicare dell' influenza esercitata dalle inondazioni del 1882, gioverà il confronto dei prodotti mensuali ottenutisi nel biennio in esame, quale risulta dal seguente prospetto:

	ANNI		Aumento per l'anno 1883
	1883	1882	
Gennaio	8,370,384.28	8,017,920.74	322,463.54
Febbraio	8,578,013.65	8,157,217.86	420,795.79
Marzo	9,841,392.38	9,816,499 19	24,893.19
Aprile	10,139,032.73	9,548,218.77	590,813.96
Maggio	10,344,334.48	9,383,001.79	961,332.69
Giugno	9,803,129.50	8,856,849.09	946,280.41
Luglio	10,430,142.75	9,794,190.76	635,951.99
Agosto	11,301,288.89	10,707,914.82	593,374.07
Settembre	11,644,967.23	10,247,853.87	1,397,113.36
Ottobre	12,421,613.58	11,027,945.25	1,393,668.33
Novembre	10,463,920.89	10,159,483.75	304,437.14
Dicembre	9,950,448.08	9,333,263.17	617,184.91
	123,288,668.41	115,080,359.06	8,208,309.38

La Relazione poi rileva la limitata produttività delle linee complementari considerate isolatamente, ed osserva che siccome la percorrenza per esse occorsa stabilisce veramente un servizio nuovo ed i trasporti invece non rappresentano nella maggior parte che il semplice spostamento di un traffico già esistente, il quale, abbandonando l'antico itinerario, va affluendo sul nuovo, e con accorciamento più o meno sensibile delle distanze, ne deriva così un evidente svantaggio alle antiche linee ed ai prodotti complessivi; sottrazione di trasporti alle prime, minor percorrenza tassabile pei secondi.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 31).

V. *Esercizio.*

A. *Disposizioni di tariffe.*

Servizio dei viaggiatori e dei bagagli. — Allo scopo di favorire il movimento dei viaggiatori, si stabilirono fra le principali stazioni della linea del Gottardo biglietti a prezzo ridotto detti della domenica e festivi: tale provvedimento venne in seguito esteso alle comunicazioni colle ferrovie Giura-Berna-Lucerna, dell'Emmenthal, colla Centrale Svizzera, con quella del Nord-Est Svizzera e dell'Unione Svizzera.

Per i viaggiatori diretti all'Esposizione nazionale di Torino del 1884, un certo numero di stazioni svizzere, tedesche, francesi e belghe nonchè quelle di Londra, hanno distribuito sia biglietti d' andata e ritorno per Torino a prezzo ridotto e valevoli per 30 giorni, sia biglietti d'andata e ritorno per Chiasso e Luino, che si accordavano poi coi biglietti d'andata e ritorno per Torino che l' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia faceva distribuire in quelle due stazioni di confine, a prezzi eccezionalmente ridotti.

Sventuratamente l'epidemia cholerica scoppiata poco dopo in qualche regione del mezzogiorno della Francia e del-

l'Italia, nonchè le misure eccezionali prese dal Governo italiano alla frontiera svizzera pregiudicarono gravemente l'esito dell'Esposizione di Torino, ed in modo particolare il movimento dei viaggiatori coll'Italia.

Noi indichiamo qui appresso le nuove tariffe ed i nuovi regolamenti entrati in vigore durante l'esercizio 1884:

1) Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e bagagli fra Parigi ed alcune stazioni svizzere ed italiane, via Petit-Croix-Bâle o Delle-Bâle;

2) Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e bagagli fra Einsiedeln ed alcune stazioni della linea del Gottardo;

3) Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e bagagli fra Zurigo, un certo numero di stazioni sulla linea del Gottardo ed alcune stazioni del Lago Maggiore, via Locarno;

4) Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e bagagli fra l'Austria e la Svizzera per la via dell'Arlberg;

5) Istruzione autorizzante i capi-stazione a prorogare d'un giorno la validità dei biglietti per viaggiatori in caso di ritardo di treni o di coincidenze mancate: questa autorizzazione è estesa del pari ai biglietti di quei viaggiatori che sono impediti di continuare il viaggio, in causa di malattia o di qualsiasi accidente; in questo caso la proroga potrà essere accordata sino a tutto il tempo necessario per terminare il viaggio, ma non può oltrepassare di più di cinque giorni la durata della validità dei biglietti;

6) Regolamento per il trasporto a metà prezzo sui percorsi svizzeri dei cittadini svizzeri indigenti rimpatrianti;

7) Regolamento e tariffa per il trasporto degli ammalati in vagoni speciali;

8) Regolamento per il trasporto a metà prezzo delle suore di carità che fanno parte delle congregazioni svizzere.

Durante l'esercizio, abbiamo ricevuto 89 *reclami* concernenti il *servizio dei viaggiatori e dei bagagli*, di cui 25 furono respinti; per contro dovemmo effettuare 61 rimborsi dell'ammontare totale di fr. 1,181.13; 3 reclami erano ancora in sospeso alla fine del 1884 e vennero riportati all'esercizio 1885.

Servizio delle merci. — Nel precedente rapporto di gestione indicammo le unità chilometriche stabilite pel nostro servizio *interno* e per il servizio diretto *svizzero* delle merci. Si fu sulla base di tali unità, e tenuto conto delle progettate tariffe per il traffico italo-svizzero che vennero stabilite: una nuova tariffa-merci per il nostro servizio interno, ed una nuova tariffa-merci per il servizio diretto fra le stazioni della linea del Gottardo e quelle delle ferrovie Nord-Est Svizzera, Unione Svizzera, ferrovia del Tessthal, e Wædensweil-Einsiedeln; infine una tariffa analoga fra le stazioni del Gottardo e quelle delle ferrovie Centrale-Svizzera e del Sud dell'Argovia.

Si intraprese pure la compilazione di una tariffa diretta per il traffico in destinazione e provenienza dalle stazioni della ferrovia Giura-Berna-Lucerna; ma questo lavoro non si potè, durante l'esercizio, condurre a termine.

Non ci fu possibile di cominciare gli studi relativi alla creazione di una tariffa diretta per il traffico delle merci colle ferrovie della Svizzera Occidentale, non avendo questa Compagnia, durante l'esercizio 1884, presa alcuna definitiva decisione circa l'adozione di un tale sistema di riforma. Tuttavia affine di permettere la spedizione diretta delle merci comprese nelle tariffe eccezionali svizzere, si è fatta una tabella delle distanze fra le stazioni del Gottardo ed alcune stazioni della rete della Svizzera Occidentale.

Fu oggetto della nostra speciale attenzione la questione sollevata dal Dipartimento federale delle ferrovie circa la istituzione d'una tariffa eccezionale svizzera per i cereali. A seconda degli accordi passati, fra le Compagnie interessate, su questo punto, che cioè la detta tariffa svizzera per i cereali dovesse essere applicata allora quando venissero create tariffe dirette per il traffico di detta merce coll'estero, e che tariffe più ridotte non potessero essere accordate sui percorsi svizzeri se non in presenza d'una palese concorrenza straniera, ne risultava per la Compagnia del Gottardo, la quale per la sua posizione geografica ha diritto a gran parte dell'importazione dei cereali in Isvizzera, l'assoluta necessità di provvedere con ogni impegno allo stabilimento d'una tariffa capace di lottare contro le altre linee concorrenti a quell'importazione. Furono concordi le Amministrazioni nel dichiarare che una tariffa graduale (differenziale) sarebbe quella che meglio risponderebbe agli interessi delle Compagnie ferroviarie svizzere. Per contro la opinione nostra sovra il tasso delle unità chilometriche differiva sensibilmente da quella delle altre Compagnie interessate. Queste ultime volevano unità chilometriche assai elevate e che noi non potevamo accettare, specialmente perchè la concorrenza che maggiormente si faceva sentire era quella della linea Rotterdam-Mannheim; d'altra parte quelle compagnie non credevano di poter adottare le unità più basse da noi proposte, allegando che ne risulterebbe per loro una seria diminuzione d'introiti, e che del resto riduzioni sì considerevoli non sembravano loro necessarie. Dopo lunghe trattative, in seguito alle quali altre Amministrazioni si pronunziarono in favore del nostro progetto, si decise di stabilire la tariffa eccezionale in questione sulla base delle seguenti unità chilometriche, le quali non differiscono da quelle da noi proposte se non lievemente: Unità chilometriche per 100 chilogrammi e per chilometro: da 1 a 100 chilom. cent. 0.80; da 101 a 150 chilom. centesimi 0.60; da 151 a 200 chilom. cent. 0.35, da 201 a 300 chilom. cent. 0.25; al di là di 300 chilom. cent. 0.20. Spese di spedizione 10 cent. ogni 100 chilogrammi.

S'intende poi che la tariffa pei cereali non si applica che alle distanze di almeno 70 chilometri, e che per le distanze minori si applicheranno le tariffe generali per il servizio interno e diretto delle merci, in quanto che il prezzo stabilito nella nuova tariffa per i percorsi inferiori ai 70 chilometri non presenta alcun vantaggio. Noteremo ancora che mentre nelle precedenti tariffe speciali per i cereali era compresa anche la voce *farina*, ciò più non si verifica nella nuova tariffa. Tale esclusione si fece dietro desiderio espresso dai mugnai svizzeri i quali sperano che ora, essendo la farina tassata maggiormente dei cereali, essi potranno sostenere con successo la concorrenza delle farine estere sui mercati svizzeri.

La tariffa di cui ci occupiamo è una tariffa-prontuario: per renderne altrettanto facile che possibile l'intelligenza al pubblico ed agli agenti ferroviari, si sono pubblicate sotto forma d'appendice alla tariffa speciale n. 6 per i cereali, delle tariffe ad uso d'ogni stazione calcolate sulle distanze dai diversi punti di frontiera. La tariffa andò in vigore il 15 settembre.

Durante l'esercizio entrarono altresì in vigore:

1) Una tariffa speciale per il trasporto del ghiaccio in servizio interno e in servizio diretto sulle ferrovie svizzere;

2) Una tabella degli itinerari, con un 1° supplemento, del servizio diretto delle merci fra il Gottardo e le Compagnie svizzere;

3) Le nuove norme a seguirsi per determinare il peso di diverse mercanzie;

4) Il 1° supplemento alla tariffa speciale svizzera n. 1 per il trasporto della birra in botti;

5) Il 3° supplemento al regolamento ed alla tariffa svizzera per il trasporto d'animali vivi.

Dicevamo nel nostro precedente rapporto che la Compagnia del Gottardo aveva accordato per le tariffe generali del servizio-merci fra la Svizzera e l'Italia le stesse unità chilometriche applicate pel traffico italo-germanico della prima zona germanica. Le altre Amministrazioni ferroviarie svizzere esigettero l'applicazione dei loro prezzi normali in vigore pel traffico svizzero. Sola la Compagnia della ferrovia Centrale-Svizzera applica per Basilea, come essa aveva già fatto nella precedente tariffa per il traffico delle merci fra la Svizzera e l'Italia, la tariffa-prontuario della ferrovia Nord-Est Svizzera, di cui i prezzi sono più tenui dei suoi.

Si fu su tali basi che vennero calcolati i nuovi prezzi cumulativi fino a Chiasso tr. e Pino tr. Tuttavia per varie ragioni non si potè pubblicare tale tariffa durante l'esercizio e si dovette prorogare ancora una volta la validità della tariffa sin'ora in vigore.

Fu nostra cura speciale di attirare, creando un certo numero di tariffe speciali, sulla linea del Gottardo taluni articoli essenziali d'importazione, e di favorire pure l'esportazione dei prodotti svizzeri in Italia.

Ed è qui il caso di ricordare anzitutto la tariffa speciale del 15 maggio per i cereali, etc., provenienti da Venezia, Genova, etc., la quale venne poi annullata e surrogata al 15 ottobre dalla tariffa speciale n. 5 per i cereali etc.

Quest'ultima comprende per i percorsi svizzeri i prezzi della tariffa speciale svizzera n. 6 sovraricordata. Le speranze da noi concepite relativamente all'aumento considerevole di traffico che ci apporterebbe tale tariffa non furono deluse; infatti, dopo la sua applicazione, si accrebbe notevolmente il traffico dei cereali provenienti dall' Italia e specialmente da Genova.

E così pure più importante ancora sarebbe stato il movimento di transito da Genova e Venezia, se le Ferrovie dell'Alta Italia avessero seguito le nostre reiterate sollecitazioni di ridurre in corrispondente misura le loro tariffe in partenza da Genova e Venezia. Sfortunatamente tutti i nostri sforzi a questo scopo rimasero senza frutto, quantunque siasi da noi dimostrato a quell' Amministrazione che tutte le altre linee estere concorrenti per l'importazione dei cereali in Isvizzera hanno adottati prezzi inferiori ai suoi, e quantunque Essa sappia benissimo che i prezzi medii della ferrovia del Gottardo siano già stati ridotti e siano inferiori a quelli percepiti dalle Ferrovie dell' Alta Italia.

Al 1° settembre entrò in vigore una tariffa speciale per il petrolio in casse ed in fusti proveniente da Venezia, Genova, etc. Egli è vero che nell'esercizio 1884 non possiamo ancora notare un grande movimento nel trasporto di questo articolo, ma bensì si può sperare che, in grazia delle facilitazioni accordate dalla nostra Compagnia e da quella delle ferrovie dell' Alta Italia, l' importazione in Isvizzera del petrolio per la via del Gottardo assumerà considerevoli proporzioni, alloraquando saranno introdotti i necessari perfezionamenti nelle raffinerie.

La tariffa speciale n. 7 per il cotone greggio, pubblicata il 1° ottobre, presenta a confronto della tariffa precedente riduzioni che erano imposte dall' accrescersi della concorrenza esercitata dalla linea Trieste-Arlberg. Oltre alla nostra Amministrazione, anche le Società ferroviarie Giura-Berna-Lucerna, Emmenthal, Centrale-Svizzera, Nord-Est Svizzera ed Unione Svizzera hanno fatta adesione alla convenzione ricordata nel nostro precedente rapporto, in seguito alla quale l'esportazione in Italia dei prodotti metallurgici svizzeri è ammessa a godere delle stesse facilitazioni accordate al traffico italo-germanico. La tariffa relativa (tariffa speciale n. 9) pubblicata il 20 agosto, è stabilita sulle seguenti basi:

Categorie	*a* e *b*	*c*	*d*	*e*
cent. per ogni 1000 kg. et per km.	6.17	4.32	3.20	3.0

più un diritto di spedizione di 50 centesimi per ogni 1000 chilogrammi.

Ricorderemo infine che allo scopo di facilitare lo smercio dei loro prodotti in Italia alle fabbriche svizzere di pasta di legno, le predette Compagnie hanno creato per questo articolo dei prezzi eccezionali sino a Chiasso transito e Pino transito sulla base di 5.2 centesimi per tonnellata e chilometro, più un diritto di spedizione di 50 centesimi per tonnellata.

Crediamo poi di poter sorvolare sopra un gran numero di altre disposizioni meno importanti.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici, ad approvare la spesa di L. 1,079,000 a compimento di quella di L. 1,589,000, occorrente all' esecuzione del primo gruppo di lavori pell' impianto delle grandi officine di Torino (Porta Susa). Ha poi sottoposto all' approvazione in linea tecnica dello stesso Ministero il progetto e gli altri elaborati relativi al secondo gruppo di lavori per le officine stesse, il cui importo è preventivato nella somma di L. 1,000,000.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha fatto invito alle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia, perchè di comune accordo abbiano a formulare un programma pell' acquisto di materiale mobile, nel limite della somma di lire 15,000,000, complessivamente stanziata per il primo biennio e per l' esercizio delle tre reti dall' articolo 2 della legge 27 aprile corrente anno n. 3048 di approvazione delle nuove Convenzioni ferroviarie.

><

Ci informano da Milano che la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, in vista dell' urgenza di provvedere alla esecuzione dei lavori relativi, ha interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici ad autorizzare la pronta costruzione delle opere comprese nel progetto di trasformazione dei Magazzeni generali a Genova.

><

Gli attentati contro la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, durante il 2.o trimestre del corrente anno, sommarono complessivamente a 14, cioè 8 nel mese di aprile, 3 in maggio e 3 nel giugno. Tutti poi consistono in sassi lanciati contro i treni in marcia, oppure in sassi gettati da viaggiatori contro il personale di servizio lungo le linee. Fortunatamente però non si ebbero a deplorare conseguenze di grave importanza, ogni danno riducendosi alla rottura di alcuni vetri dei vagoni, e ad una leggera contusione riportata da una guardiana ferroviaria.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate Meridionali esercenti la rete Adriatica, nella sua adunanza del 6 corr. ha nominato a membro del Consiglio al posto lasciato vacante dal compianto Balduino, il marchese Andrea Corsini presidente della Società generale di Credito Mobiliare Italiano; ed ha nominato a vice presidente del Consiglio stesso il nobile Gerolamo Bassi, in sostituzione del predetto defunto comm. Balduino.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto, studiato dalla Società Mediterranea, per l'ingrandimento e l'adattamento degli stabilimenti di Pietrarsa e Granili.

Credesi che fra breve verranno incominciati i lavori; intanto sappiamo che agli Stabilimenti stessi venne affidata la costruzione di 10 locomotive da merci.

><

Il Consiglio d' amministrazione della rete Mediterranea terrà seduta il giorno 28 del corrente mese.

><

Il cav. Rossi, ing. capo Divisione, e l'ing. Pennacchio si sono recati a Cuneo per visitare le località della

linea Cuneo-Saluzzo, la cui costruzione verrà fra breve assunta dalla Mediterranea.

><

L'on. ministro Genala, accompagnato dal suo segretario cav. Raccioppi, e dall'ing. cav. Spreafico si è recato in Savoia ove si tratterrà una diecina di giorni. — Il comm. Valsecchi è a Castellamare in congedo.

><

Nel corr. mese dagli ing. Tognini e Andruzzi verranno rassegnati al Governo gli studi, coi preventivi di spesa, delle rettifiche della linea attuale Roma-Napoli. La spesa sarà di gran lunga superiore a quella preveduta.

><

Siamo lieti di annunziare che i comm. M. Massa e C. Bertina, in benemerenza dei servizi prestati al Governo durante l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie, vennero da S. M., su proposta dell'on. Genala, nominati grandi Ufficiali nell'Ordine della Corona d'Italia.

><

Per la fine del corrente mese venne disposto che sia eseguita la visita di ricognizione della ferrovia di 3.a categoria da Treviso a Motta, la cui apertura all'esercizio potrà aver luogo ai primi del prossimo settembre. Frattanto venne disposto per la prova delle travate metalliche.

><

Prima di approvare il progetto di variante studiato dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Parma-Spezia, per modificazioni al tracciato della linea ad uno degli imbocchi della galleria di Borgotaro, il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato che si proceda ad una accurata visita dei terreni da attraversare colla variante medesima. Di tale visita fu deferito l'incarico al sig. ing. Cortese delle Miniere, ed all'ing. capo Direttore della linea.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, in seguito a richieste ed istanze fatte dagli interessati pei lavori di ampliamento della stazione di Alba, ha compilato e sottoposto all'approvazione ministeriale il progetto esecutivo di tali lavori, i quali sono riconosciuti necessari anche dall'azienda ferroviaria nei riguardi del servizio, per facilitare il carico e lo scarico delle merci specialmente nella stagione della vendemmia, nella quale i binari attuali della stazione sono realmente insufficienti al bisogno pel sempre crescente sviluppo del mercato delle uve. Le opere progettate sono preventivate dello importo di L. 44,000.

><

Il presidente della Camera di commercio ed arti di Genova, in esecuzione dell'incarico ricevuto dalla Camera stessa in una delle sue ultime sedute, ha rinnovato le sue vive istanze a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, affinchè nello interesse del commercio siano presi i seguenti provvedimenti:

1. Si applichi una sola tariffa ferroviaria per tutti gli scali del porto di Genova, considerandoli come facenti parte di un'unica stazione marittima, e da cui debba principiare a computarsi il percorso chilometrico per l'applicazione delle tariffe ordinarie:

2. Si abolisca la sopratassa di cent. 30 per tonnellata applicata alle merci caricate o scaricate sul ponte Spinola;

3. L'Amministrazione ferroviaria sia responsabile in qualunque scalo, non solo del peso complessivo del vagone, ma eziandio del numero dei colli ad essa consegnati, anche quando il carico sia fatto dal mittente;

4. Si faccia una pesatura più regolare ed esatta di quella che in oggi viene fatta.

><

Il sindaco di Torino, a nome della Società anonima ferroviaria di Superga, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè le sia concesso di stabilire per la ferrovia medesima: biglietti di andata e ritorno per una sola corsa nei due sensi; libretti di n. 20 biglietti. dei quali ciascuno sia valevole per una corsa di andata e ritorno; biglietti di abbonamento trimestrali. È a nostra notizia che il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate del Mediterraneo ha dato parere favorevole all'accoglimento della istanza preindicata.

><

Il Consiglio provinciale di Lucca, in sua adunanza straordinaria, ha deliberato: di far voto al Governo del Re perchè venga sollecitamente posto mano ai lavori della ferrovia Aulla-Lucca, cominciando dal tronco Lucca-Bagni-Castelnuovo: di rinunziare alla partecipazione del prodotto netto dell'esercizio: di cedere gratuitamente al Governo, quanto all'interesse di quella provincia, il progetto della linea in parola.

><

Il sindaco di Colle Val d'Elsa, a nome del Comune da esso amministrato, ha presentato al Ministero la domanda per ottenere la concessione del tratto di ferrovia da Colle alle Saline di Volterra e la sua iscrizione fra quelle da costruirsi col sussidio dello Stato, nella misura stabilita per le linee della quarta categoria.

><

Il Consiglio di Stato ha espresso il parere che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le relative espropriazioni, possa approvarsi il progetto per l'alzamento del ponte sul torrente Marcellare al km. 403 + 616 da Taranto, della linea Taranto-Reggio, con la presunta spesa di L. 35,200.

Lo stesso Consiglio ha avvisato:

a) che possa accogliersi la domanda della Società per le ferrovie Meridionali acciocchè siano dichiarati di pubblica utilità i lavori di ampliamento della stazione di San Cataldo lungo la ferrovia Catania-Licata, da eseguirsi in conformità del progetto stato già ammesso dal Consiglio superiore;

b) che possa approvarsi la liquidazione finale del credito spettante alla Impresa delle Industrie meccaniche di Napoli, assuntrice dell'appalto della fornitura e posa in opera delle travate metalliche dei ponti e ponticelli della linea Gallarate-Laveno.

><

La Società metereologica italiana terrà il suo terzo Congresso triennale a Firenze dall' 8 al 14 settembre p. v.

Il Comitato direttivo della Società si è quindi rivolto al Ministero dei lavori pubblici, acciocchè voglia disporre che vengano, come le altre volte, concesse le abituali riduzioni ferroviarie a coloro che vi prenderanno parte.

><

La Società delle Strade ferrate dell' Adriatico ha fatto al Ministero dei lavori pubblici, con preghiera di volerla approvare, la proposta che ai trasporti di viaggiatori e merci fra l' una e l' altra stazione del tronco Napoli-Caserta (Ferrovie dell' Adriatico) siano estese le tariffe in vigore sul percorso Napoli-Capua e Cancello-Avellino.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che il progetto di ampliamento dello scalo merci in stazione di Gazzo-Pieve San Giacomo lungo la ferrovia Cremona-Mantova, sia meritevole della approvazione ministeriale anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità. L'ammontare dei lavori considerati in progetto rileva a L. 20,300.

><

Pei giorni 13 e 14 del corrente mese, è indetta a Bruxelles una conferenza ferroviaria a fine di studiare ed adottare un sistema uniforme per regolare i conti dei trasporti in servizio internazionale. In questa conferenza si tratterà specialmente dei conti del servizio italo-franco-svizzero per viaggiatori e bagagli.

><

Ci informano da Caltanissetta che quella Camera di commercio ed arti facendosi eco del numeroso ceto di commercianti ed industriali di quella città, ha instato presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio onde ottenere, che i biglietti di circolazione da Caltanissetta per Palermo emessi dalla Società per le ferrovie della Sicilia, siano anche estesi da Caltanissetta per Messina, Catania, Girgenti, Licata e Siracusa, con le quali piazze, e massimamente colle due prime, i commercianti ed industriali predetti hanno un attivo commercio d' esportazione di cereali, zolfi, ed altre derrate, ed un commercio d' importazione di tessuti, legnami, ferri, carbon fossile ecc. ecc.

Sappiamo che il Ministero di agricoltura e commercio ha raccomandato l' istanza preindicata al dicastero dei lavori pubblici.

><

La Ditta Bernardini e Miani di Ravenna ha presentato a S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio una istanza, colla quale si invoca per il trasporto specialmente del carbone-lignite la concessione di una tariffa speciale locale, onde poter mantenere attivo il suo commercio di importazione ed accrescere tanto il movimento del piccolo cabotaggio nel porto Corsini e nella Darsena marittima, quanto quello del carico e dello scarico che fornisce il mezzo di procurare pane alla numerosa classe degli operai braccianti.

La mancanza di una tariffa ferroviaria speciale locale per Ravenna, che faciliti il tasso dei trasporti all' interno, ora di molto aumentato, sopra diverse merci che vengono importate nel porto Corsini, distruggerà quel progressivo movimento che da qualche tempo lo ha reso fra i primari scali di quella costiera.

Ci consta che S. E. Grimaldi ha sottoposto l'istanza al suo collega dei lavori pubblici con preghiera di far pago possibilmente il desiderio della Ditta precitata, la quale ha saputo rendersi benemerita non solo col fornire buona qualità di lignite al commercio, ma col dare lavoro, con l'esercizio della sua industria, a buon numero di operai e di lavoranti.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Modificazione profilo strada provinciale laterale alla ferrovia Bologna-Otranto, al chilom. 325 più 350.

Progetto appalto posa in opera armamento materiale fisso tronco ferroviario Bologna-Persiceto.

Id. appalto fornitura scambi nel tronco Bologna-Persiceto linea Bologna-Verona.

Id. appalto fornitura scambi lungo la linea Roma-Sulmona, escluso il tronco Tivoli-Mandella.

Spostamento fermata di Lesmo lungo il tronco Lambro-Adda ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.

Progetto ricostruzione ponte definitivo in muratura sulla Bormida fra stazione Cengio e Sale, lungo la linea Bra-Savona (Ferr. Alta Italia).

Id. per l'impianto del servizio merci alla stazione di Garzo Pieve S. Giacomo (linea Cremona-Mantova).

Id. costruzione secondo tronco fra Alzo e Cesana della strada provinciale n. 177.

Id. modificato per costruzione strada provinciale di serie da Pont-Saint-Martin a Gresseney-la Trinité nella valle del Lys (Torino).

Id. di una ferrovia Gallarate-Castano-Magenta-Abbiategrasso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Alle ore 10 antim. del 24 corrente mese di agosto, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Nizza per Ventimiglia, compreso fra Vernante e Limone, della lunghezza di metri 6274, in provincia di Cuneo, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 3,430,000.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 7 febbraio 1885, colle modificazioni ed aggiunte inserite a quest'ultimo in data 25 luglio 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Cuneo.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi quaranta dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 120,000, ed in lire 222,000 quella definitiva. I fatali sono stabiliti a 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — In seguito alla diminuzione di lire 5.50 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 760,505, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 7 luglio p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra la stazione di Macerata (esclusa) e quella di Pollenza Urbisaglia a Sforzacosta (inclusa), lungo metri 7047, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, si procederà alle ore 10 ant. del 24 agosto corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Macerata, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 718,677.23, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 27 ottobre 1884, colle modificazioni ed aggiunte in data 12 giugno 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Macerata.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi ventiquattro. La cauzione provvisoria è fissata in L. 45,000, ed in L. 90,000 quella definitiva.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo. — Gli azionisti della Società anonima concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo, vennero convocati l'8 corr. in assemblea generale ordinaria alla sede della Società in Torino. Erano rappresentate n. 21,700 azioni. Presiedeva l'adunanza il comm. avv. Mongini.

Diedesi lettura della relazione del Consiglio d'amministrazione e venne presentato il bilancio dello scorso esercizio, che si chiude in L. 25,136,384 14, con una rimanenza di L. 223,778.48.

Il presidente osservò che gli utili sarebbero stati di molto maggiori se non vertisse lite coll'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Lettasi in seguito la relazione dei sindaci, che è pienamente favorevole, l'assemblea approvò il bilancio ed il dividendo alle azioni in circolazione in L. 17 per caduna.

Si nominò ad amministratore l'avv. Paolo Enrico, al posto lasciato vacante dal compianto comm. avv. Federico Spantigati, e vennero rieletti a sindaci i signori cav. avv. Salati, cav. Fasola e cav. Luigi Facchetti.

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza. — Anche l'assemblea generale ordinaria della Società concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza si tenne nello stesso giorno, 8, in Torino, sotto la presidenza dell'avv. comm Mongini.

Le azioni rappresentate a questa assemblea erano 23,873.

Vennero lette le relazioni degli amministratori e dei sindaci.

Il bilancio presentato si chiude in L. 22,800,982.94, con una rimanenza attiva di L. 1,458,694, utile che sarebbe di gran lunga maggiore se non vertisse lite coll'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

L'assemblea approvò il bilancio e la distribuzione, a titolo di dividendo, ad ogni azione in circolazione di lire 41.60 per caduna.

Procedendo alla nomina di un amministratore, stante la scadenza in via ordinaria del comm. avv. Mongini, lo rielesse per acclamazione.

Procedutosi da ultimo alla nomina dei sindaci, vennero rieletti a questa carica i signori cav. avv. Salati, cav. Ernesto Fasola e cav. Luigi Facchetti.

Ferrovia Milano-Gallarate-Varese — Intanto che si stanno facendo pratiche dal Governo per il riscatto della *Nord-Milano* la Direzione generale della Mediterranea sta studiando il mezzo di diminuire i danni causati dalla concorrenza che fa questa linea alla *Milano-Gallarate-Varese*; infatti, siamo informati che, oltre all'attivazione di treni accelerati colla velocità di 60 chilometri all'ora da Varese a Milano e viceversa, la Mediterranea ha inoltrato al Ministero dei lavori pubblici speciale domanda per ribassare del 50 0[0] il prezzo dei biglietti, bagagli e merci a grande e piccola velocità.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Nella tornata del 10 corrente del Consiglio provinciale di Torino, il consigliere De Rolland svolse una sua raccomandazione al regio commissario in riguardo alla ferrovia Ivrea-Aosta.

Ricordò come per legge questa ferrovia debba essere aperta al 1.o gennaio p. v. Ma il lento procedere dei lavori desta timori che l'inaugurazione non possa aver luogo pel tempo fissato.

Pregò il Commissario regio a rendersi interprete presso il Governo delle preoccupazioni di quei valligiani e di sollecitarne una risposta rassicurante.

Il Commissario regio spiegò come difficoltà tecniche non lievi ritardino i lavori. Assicurò che si renderà interprete presso il Governo dei voti espressi dal consigliere Rolland.

Ferrovie complementari piemontesi. — Nella stessa tornata del Consiglio provinciale di Torino, il consigliere Cibrario fece osservazioni sulla deliberazione della Deputazione provinciale di appoggiare al Governo la costruzione di alcune ferrovie complementari. Egli avrebbe desiderato che in questa materia la Deputazione avesse chiesto il parere del Consiglio, poichè dubita che una tal domanda possa esser valida, fatta com'è dalla Deputazione in via d'urgenza. Non vorrebbe poi che potesse nascere qualche eccezione di competenza.

Il cons. Palberti rassicurò l'interpellante, annunziando che il Ministero prese già atto della domanda sporta.

L'on. Cibrario disse di credere opportuno che, con uno speciale ordine del giorno, il Consiglio sanzionasse la domanda fatta dalla Deputazione.

Il cons. Soldati domandò che venisse anche presa in considerazione la linea Torino-Chieri-Piovà-Casale.

Il cons. Palberti spiegò che la linea ha già il patrocinio della città di Torino; d'altronde la Deputazione e la Commissione hanno giudicato che questa ferrovia presenta minor importanza di fronte a quelle raccomandate.

Il cons. Soldati propose che si mettesse la questione all'ordine del giorno.

Il Consiglio assentì e votò frattanto il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale fa voti al Governo perchè nei 1000 chilometri di ferrovie complementari sieno comprese le linee indicate nelle deliberazioni prese dalla Deputazione provinciale in via d'urgenza.

Ferrovia Funicolare al Santuario della Guardia. — Il Ministero dei lavori pubblici ammise in massima, sotto date condizioni, la costruzione di una ferrovia da Bolzaneto (Genova) al Santuario della Guardia, con incarico al Commissariato delle strade ferrate, in Milano, di stendere il relativo capitolato.

L'egregio ing. Agudio propose al Comitato promotore di applicare su questa linea il suo sistema, in uso sulla ferrovia di Superga, accompagnando la sua proposta con un'interessante memoria, dalla quale stralciamo alcuni cenni di maggior interesse tecnico, riguardanti la forza motrice.

L'ing. Agudio sopprimerebbe il grandioso apparato del motore fisso della forza di 350 cavalli, che fu installato al piede di Superga, e proporrebbe invece di utilizzare la stessa locomotiva di 25 tonnellate, facente il servizio del tronco da Bolzaneto al piede della salita, per effettuare la ascensione dei treni alla Guardia. Questa macchina operando in qualità di motore fisso, stando ferma sul posto, comunicherà il moto alla trasmissione funicolare ed al lo-

comotore, il quale, come si sa, spinge il treno in salita e lo trattiene in discesa, fungendo da potentissimo carro-motore e carro-freno. Per tal guisa si eviterà lo svantaggio che presenta la linea di Superga di tener costantemente in fuoco un grande apparecchio di macchine a vapore, troppo forte e dispendioso nei giorni di piccolo traffico, che sono i più numerosi, e si risparmierà un importante personale di comando e manutenzione, coll' utilizzare lo stesso personale della locomotiva che starebbe inattivo ad aspettare il treno di ritorno.

Può tornar utile, dice l'autore, di spiegare come una locomotiva ordinaria di 25 tonnellate possa produrre tanta forza da esser capace di elevare il treno di 150 persone a 700 metri di altezza in 20 minuti, come si vuol fare in questa ascensione del Colle della Guardia, in conformità al servizio della ferrovia di Superga.

La locomotiva, giunta al piede della salita, in un dato punto, invece di appoggiarsi sulle rotaie colle sue quattro ruote motrici poserà sulla parte superiore della circonferenza di altre quattro ruote sottostanti al suolo a livello delle rotaie, e funzionando allora, ferma in posto, comunicherà il moto alla trasmissione funicolare.

Si noti che questa macchina in tali condizioni produrrà un lavoro molto superiore a quello che svilupperebbe tirando il convoglio sul tronco da Bolzaneto al piede della salita sopra pendenze massime del 5 0[0. E ciò pel doppio motivo che la locomotiva stando in posto non subirà la perdita di quasi il 50 0[0 della sua forza, dovuta al rimorchio del suo peso, e che non sarà costretta a limitare la velocità di rotazione dei suoi alberi motori in ragione di 18 a 20 chilometri di percorso all'ora; ma potrà aumentarla facilmente della metà; cosicchè la sua forza utile di 150 cavalli sviluppata nel tirare il convoglio di 3 vetture e di 150 persone sul tronco inferiore, si eleverà ad oltre 350 cavalli, cioè quale si conviene per elevare il medesimo convoglio sul tronco superiore.

Il fatto importantissimo che emergerà all' atto pratico da questa disposizione sarà quello di render sufficiente l'impiego di due sole locomotive a soddisfare al massimo traffico dei giorni festivi, ed insieme alle condizioni economiche del servizio nei giorni ordinari di traffico moderatissimo.

Ferrovia Verona-Caprino. — Il Comitato promotore per la costruzione della ferrovia economica Verona-San Pietro Incariano-Caprino Veronese, in seguito alle avvertenze date dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed alle osservazioni fatte dal Ministero della guerra sul progetto della ferrovia predetta pel tratto da Verona a Parona, ha sottoposto all'approvazione governativa lo studio di una variante destinata a soddisfare pienamente agli appunti fatti dal Consiglio superiore e dal Ministero precitato.

Coll'occasione, il Comitato ha rinnovato all'on. Ministro dei lavori pubblici le sue vive preghiere per una sollecita evasione alla domanda di concessione della linea da esso già da tempo avanzata, essendo intendimento del Comitato stesso e della Società assuntrice dei lavori di iniziare la costruzione della ferrovia nella prossima stagione invernale, anche per soddisfare al vivo desiderio dei comuni interessati, i quali vedrebbero per tal modo assicurato il lavoro alla classe operaia nei mesi più critici dell'anno.

Ferrovia dalla Stazione Centrale al Porto di Napoli. — Il Ministro di agricoltura, industria e commercio, rispondendo all'istanza della Camera di commercio di Napoli riguardante i lavori del porto ed il completamento della ferrovia dalla stazione centrale a questo, le ha manifestato essere stato assicurato dal suo collega dei lavori pubblici che, mercè una convenzione stipulata con l'impresa, i lavori del porto saranno ultimati due anni prima del tempo stabilito nel contratto d'appalto e che si provvederà all' esecuzione del terzo tratto della ferrovia cioè quello dell' Immacolatella al punto franco, appena che sarà compiuta la banchina, ciò che non avverrà prima della fine del maggio 1886.

Tramvia Pinerolo-Perosa. — Domenica scorsa, 9, alle 2 pom., ebbe luogo a Pinerolo nei locali della stazione del tramvia Pinerolo-Perosa l'assemblea straordinaria degli azionisti di quel tramvia.

L' assemblea, a cui erano rappresentate 2860 azioni su 3750, approvò all'unanimità il seguente ordine del giorno: « L'assemblea degli azionisti del tramvia Pinerolo-Perosa, preso atto della relazione del Consiglio d' amministrazione e dei sindaci, approva la riduzione del capitale da lire 750 mila a lire 375 mila, ed esprime la sua fiducia che la nuova Amministrazione saprà tutelare gl' interessi degli azionisti tenuto conto delle risultanze della perizia-Fadda e adottando in conseguenza tutti quei provvedimenti tecnici e finanziari necessari allo scopo prefisso nella relazione 9 agosto 1885 ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In questi ultimi giorni vennero liquidati i conti dell' impresa Favre, assuntrice della costruzione del tunnel del Gottardo. Secondo i giornali della Svizzera tedesca, la perdita risultante per gli azionisti è complessivamente di fr. 5,822,839.37, di cui la maggior parte a carico di capitalisti ginevrini.

Ferrovia del Pilato. — Secondo la *Schweiz. Fremdenblatt* gli affari della ferrovia del Pilato progrediscono bene. A capo di questa impresa si trovano il colonnello Locher ed il tenente colonnello Locher, il primo come ingegnere ed il secondo come architetto, ed il sig. Guyer per la direzione degli affari finanziari. Nel primitivo progetto vennero introdotte alcune variazioni. Così ai passaggi in ferro sono sostituiti quelli in pietra, stabilendosi un vero sistema di ponti. La stazione o meglio il casotto d'imbarco per i passeggieri sarà costruito presso l' *Albergo Pilatus*, mentre gli altri edifici della ferrovia, come rimessa delle macchine, officina di riparazione ecc., saranno eretti ad un 60 metri al di sopra dell' *Albergo Platz*. La linea è lunga soltanto 4,4 chilometri, ascende ripidamente lungo un burrone, che passa sopra un ponte ed abbandona con un tunnel lungo 150 metri. Quindi la linea va direttamente alla capanna alpestre Emsigen, segue l' attuale strada mulattiera e conduce in linea retta alla cima mediante un tunnel nella rupe dell' *Esel* e fa capo sul piazzale di scarico. Presso la stazione, la Società costruirà, secondo i più semplici principii, e porrà in esercizio un albergo, per il quale ha ottenuto dal Comune di Alpnach il monopolio per 80 anni: cioè per tutto questo periodo di tempo nessuno potrà esercitare un' osteria al di sopra dell' altezza di 1700 metri sul Pilato.

Ferrovie prussiane. — Nel novembre u. s. il Ministro delle ferrovie in Prussia istituiva una Commissione composta di funzionari ed industriali coll' incarico di proporre le norme più convenienti a regolare le pubbliche aggiudicazioni delle forniture e lavori per le ferrovie dello Stato. La predetta Commissione ha esaurito il còmpito suo, ed il *Bollettino delle ferrovie* pubblica un decreto ministeriale del 17 luglio, il quale stabilisce le regole a seguirsi nei suaccennati appalti.

Il decreto consta di due parti: la prima contiene le disposizioni generali relative agli appalti di lavori e forniture; la seconda l' indicazione delle clausole generali a inserirsi nei capitolati d' oneri riflettenti l' esecuzione delle costruzioni sopra il suolo.

È mantenuto il principio del pubblico incanto per i lavori e le forniture. Tuttavia, l' Amministrazione può procedere per via di ordinazioni private, allorquando l'oggetto dell'impresa abbia un valore inferiore ai 1000 marchi, nonchè in caso d' urgenza, oppure quando si tratti di lavori d' arte speciali, e finalmente quando si tratti di ordinazioni supplementari di materiali fatte ad un prezzo che non supera quello della fornitura principale.

Sono pure permesse le concessioni a trattative private:

1° Quando si tratti di lavori o di forniture che non

possono eseguirsi nel modo voluto se non da un numero ristretto di imprenditori.

2° Quando la pubblica gara non ha dato risultati soddisfacenti.

L'Amministrazione non è tenuta ad accettare in ogni caso l'offerta più bassa. L'aggiudicazione non può avere luogo se non in favore di un'offerta, la quale presenti tutte le garanzie desiderabili dal punto di vista della buona e pronta esecuzione dei lavori e delle forniture.

Non saranno prese in considerazione:

a) Le offerte che non corrispondono alle condizioni od ai campioni che servono di base all'aggiudicazione;

b) Quelle che, a giudicare dai campioni prodotti, non risponderebbero allo scopo;

c) Le offerte che sono effetto di un errore manifesto in quanto al prezzo, di guisa che il prezzo domandato non darebbe garanzia di una buona esecuzione.

In questo ultimo caso, l'aggiudicazione non avrà luogo se non eccezionalmente, allorquando chi ha fatto l'offerta presenti delle garanzie di solidità e solvibilità, e si trovi in grado, spontaneamente o dietro richiesta dell'Amministrazione, di fornire sufficienti ragioni a spiegazione della sua offerta straordinariamente ridotta.

Inoltre, in caso di pubblica asta, l'aggiudicazione seguirà, fra i tre concorrenti che avranno presentate le offerte più basse, a favore di quello la di cui offerta apparirà sotto ogni riguardo più conveniente.

In caso invece di trattative private, l'aggiudicazione seguirà a favore di chi presenterà l'offerta più bassa.

Allorquando, in via di eccezione, verrà concesso ai concorrenti di scegliere fra varii differenti dettagli di costruzione o provvista, la fornitura sarà deliberata a chi farà la proposta più razionale e domanderà il prezzo minore. Alloraquando nessuna offerta presenterà gli elementi desiderabili relativamente al prezzo, tutte dovranno respingersi.

Per i lavori di costruzione, a parità di prezzo, si darà la preferenza agli industriali stabiliti sul luogo o poco lungi dal luogo ove debbono farsi i lavori.

Notizie Diverse

Conferenza internazionale del Codice ferroviario. — La Conferenza sul Codice ferroviario convocata dal Consiglio federale in Berna, ha dovuto essere aggiornata, affine di lasciar tempo agli Stati invitati di esaminare le proposte presentate dalla Germania, che hanno una grande importanza.

I vagoni-cisterna pel petrolio. — La Direzione generale delle Gabelle ha scritto al Sindaco di Genova comunicandogli che si sta studiando con favorevoli disposizioni il modo di soddisfare il desiderio del commercio per l'attivazione del trasporto con transito del petrolio dal porto di Genova alla Svizzera mediante vagoni-cisterna.

Galleria sotto il Northumberland-Sound. — L'isola Principe Edward è separata dalla costa orientale del Canadà da un braccio di mare dal Northumberland-Sound. Ora il Governo inglese ha permessa la costruzione di un *tunnel* sottomarino che congiunga quest'isola, popolata da 100 mila abitanti e della superficie di 5628 chilometri quadrati, col continente americano.

Questo *tunnel* avrà una lunghezza di 8400 metri e non verrà costruito perforando le roccie al di sotto del fondo del mare come si era cominciato a fare per il *tunnel* tra Dover e Calais sotto la Manica.

Esso consterà invece di giganteschi tubi di ferro, il cui diametro corrisponderà a quello delle carrozze della ferrovia dell'isola.

Questi tubi verranno immersi nel mare ad uno ad uno, non riposeranno però sul fondo del mare che sulle due rive, mentre più avanti nel mare riposeranno su circa cento piloni alti cadauno tutt'al più metri 10 50.

La costruzione di questi piloni sarà certo difficile; ed è probabile però che vi s'impieghino cassoni con aria compressa.

Ognuno dei tubi avrà una lunghezza di 90 metri e saranno murati alle estremità acciocchè non si sprofondino troppo celermente nell'acqua.

Allorchè poi saranno uniti tra loro, ed in ciò sta appunto la difficoltà massima di tutto questo *tunnel*, si apriranno le murature dei tubi.

Sembrerà a prima vista impossibile tutto questo lavoro; ma in America furono già ripetutamente costruiti tali *tunnel* per servire come acquedotti per l'acqua potabile; così per esempio presso Chicago, Toronto e Cleveland. In Europa però, per quanto sappiamo, non fu mai applicata sino ad ora quest'arte tecnica.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana, i valori ferroviarii diedero scarsa materia agli affari, e quel poco che si fece venne limitato alle azioni delle ferrovie Meridionali, le quali ebbero scambio a 680 a principio e a 677 per ultimo; ed alle azioni delle ferrovie Mediterranee negoziate a 541 e a 538.

VERSAMENTI

Società italiana di elettricità (sistema Cruto) Torino. — I signori azionisti sono invitati a versare nella Cassa della Ditta *N. Bianco* in due rate distinte l'importo di quattro decimi sulle azioni sociali:

4° e 5° decimo dal 10 al 15 settembre prossimo;
6° e 7° decimo dal 10 al 15 novembre prossimo.

All'atto del primo versamento verrà rilasciata la ricevuta provvisoria contro rimessa del certificato nominativo.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le Notizie ferr. ital.*)*

Telegrafi dello Stato — Ispettorato generale in Firenze (17 agosto ore 12 merid., fat.) — Appalto per la fornitura di N. 225,000 chilogrammi di carta in striscie per apparati telegrafici, da consegnarsi nel periodo di cinque anni, a cominciare dall'esercizio 1886-87, per finire coll'esercizio 1890-91, nella quantità di chilogrammi 45,000 all'anno, provvisoriamente aggiudicato per L. 202,500, dietro il ribasso di L. 25 per cento.

Comune di Palombara Sabina (17 agosto, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Appalto dei lavori per la costruzione della Residenza municipale e per la costruzione e sistemazione dello stradone nuovo. Prezzo L. 20.406.42. Fatali 2 settembre, ore 10 ant.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (17 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno 1891, dei Canali a sinistra del Volturno, nonchè della somministrazione degli operai stazionari per la cura giornaliera dei Canali medesimi, provv. deliberato per L. 23,689.50. (V. num. 30 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (17 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso con parziale ributto e presidio frontale dell'arginatura destra del fiume Tagliamento, dall'abitato di S. Giorgio a Solazzetto, dell'estesa di m. 5,094.35, compresa nel territorio del comune di S. Michele, provvisoriamente deliberato per L. 100,653.21. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni

cosa compiuta nel termine di giorni 150 consecutivi. Cauzione provv. L. 8,000; def. L. 16,000. (V. n. 28 e 30 del *Monitore*).

Id (17 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un argine sulla destra del torrente Cosa, dal ponte della strada provinciale Casarsa-Spilimbergo fino alla foce in Tagliamento e lungo la destra di Tagliamento stesso fino alla fronte di Aurova, dell' estesa di m. 4,040.48, in comune di S. Giorgio della Richinvelda, nonchè all' esecuzione di un respingente sul Cosa e di un molo sul Tagliamento; provv. deliberato per L. 81,032.55. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di 150 giorni naturali continui. Cauz. provv. L. 8,000; def. L. 10,000. (V. n. 28-30 e del *Monitore*).

Comune di Carinola (18 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade interne di questo Comune. Prezzo ridotto L. 121,838.38. Dep. per spese L. 2,200; cauz. provv. L. 5,000.

Prefettura di Pavia (19 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di risarcimento in sasso della difesa dell' arginatura sinistra di Po nel comprensorio idraulico dell' Alto Sicomario, alla località detta Gerrecchiozzo, per L. 12,500.00. Cauzione provvisoria L. 650; def. il decimo.

Genio militare — Direzione di Alessandria (20 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione di due corpi di fabbrica per alloggio di truppa e per scuderie, di una cavallerizza di primo ordine e di vari fabbricati minori per latrine, magazzini, fucine, abbeveratoi ecc., e di un corpo di fabbrica per infermeria cavalli in Alessandria, ascendente a L. 550,000 e da eseguirsi nel termine di giorni 500 dalla data del verbale di consegna. Dep. L. 55,000. Fat. a giorni 15.

Comune di Venezia (20 agosto, ore 1 pom., 1.asta) — Appalto dei lavori di sistemazione della sponda marginale dell'erberia a Rialto lungo il Canal Grande, per L. 49,123.19. Dep. L. 4,912. Fatali ore 2 pom. 4 settembre.

Prefettura di Treviso (20 agosto, ore 10 antim., def. — Appalto dei lavori della quinquennale manutenzione delle opere di difesa frontale lungo il fiume Livenza da Tremeacque al canale delle Navi del torrente Monticano, da Gorgo a Motta, provvisoriamente deliberato per L. 38,191.26.

Provincia di Mantova (20 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di radicale riparazione dell' argine destro del fiume Oglio fra i segnali 31 e 35, denominato froldo Casale nel comune di San Martino dell' Argine. Prezzo ridotto L. 38,494.10. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta entro il termine di giorni 70 utili lavorativi, a datare dalla consegna, e la penale pecuniaria è di L. 10 per ciascun giorno di ritardo non giustificato, restando sempre la responsabilità delle conseguenze a carico dell' impresa. Cauz. provv. L. 2,200; def. il decimo.

Municipio di Castellammare di Stabia (20 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per lastricare con basoli il tratto al Corso Vittorio Emanuele, principiando da Rivolo Cannitiello alla ferrovia, comprese le traverse annesse, per lire 63,000. Dep. L. 1,000. cauz. L. 6,300. Fat. mezzodì 5 settembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Chieti (21 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 52, da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Pennapiedimonte, compreso fra la sponda destra del fiume Avello sotto Pennapiedimonte e l' abitato di Palombaro, della lunghezza di metri 6,936.35, provv. deliberato per L. 148,154.30. Cauz. provv. L. 12,000; def. il decimo. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. (V. n. 24 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (21 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 14, Isernia Atina Roccasecca, compreso fra il Ponte Vandra e Ponte Rotto sul Volturno, della lunghezza di metri 7,683.85, provv. deliberato per L. 135,093 44. Cauz. provv. L. 9,000; def. il decimo. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. (V. n. 24 del *Monitore*).

Provincia di Pavia (22 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di difesa del transito in alcuni tratti della strada nazionale Genova-Piacenza dal confine ligure al limite della provincia di Piacenza, per L. 38,150. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di giorni 90 naturali consecutivi a decorrere dalla data del verbale di consegna, sotto la comminatoria della penale pecuniaria di L. 10 per ciascun giorno di ritardo. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Provincia di Mantova (22 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di ingrosso di banca e costruzione di sotto banca al tratto d' argine sinistro di Po in froldo Croce di Scorzarolo fra i segnali 138 e 143 nel comune di Borgoforte, provv. deliberato per L. 40,613.40. Cauz. provv. L. 4,000; def. L. 8,000. I lavori dovranno compiersi entro 60 giorni lavorativi e consecutivi a datare dalla consegna.

Prefettura di Udine (22 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura destra del fiume Meduna, compreso fra l' abitato di Perrissime e quello di Tremeacque di metri 5,800, per L. 43,050. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro il termine di giorni continui 90. Cauz. provv. L. 8,000; def. il decimo.

Id. (22 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di ricostruzione di un tratto di arginatura destra del fiume Meduna dallo sbocco del Sentirone a Perissine. della estesa di metri 4450, in comune di Prata di Pordenone, per L. 67,160. Cauz. provv. L. 6,000; def. il decimo.

Municipio di Roma (24 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e provviste per la modificazione del tratto di strada comunale Nomentana prima e dopo il ponte omonimo per L. 15,000. I lavori dovranno essere compiuti ed ultimati nel periodo di giorni 60 a decorrere dalla consegna. Cauz. provv. L. 750; def. L. 1,500. Deposito per spese L. 600. Fatali a ore 11 ant. 10 settembre.

Provincia di Mantova (24 agosto, ore 12 merid., fat.). — Appalto dei lavori di sistemazione della banca a tergo dell'argine sinistro del fiume Po compreso fra i capi stabili 118 e la chiavica Cavo Nuovo presso San Matteo delle Chiaviche nel comune di Viadana, provv. deliberato per L. 56,289.22. Cauz. provv. L. 2,900; def. il decimo.

Genio militare — Direzione di Alessandria (24 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la costruzione di parte di una caserma per un reggimento di fanteria in Novi Ligure, ascendente a L. 250,000, e da eseguirsi nel termine di giorni 360 dalla data del verbale di consegna, a senso del prescritto al paragrafo 2 delle condizioni speciali per l' impresa. Dep. L. 25,000. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Udine (24 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di ricostruzione del tratto di arginatura sinistra del torrente Meschio fra il ponte ferroviario e quello della strada comunale da Sacile a Francenigo, della estesa di m. 3180, in comune di Sacile, per L. 53,687. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro il termine di giorni lavorativi cento. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo.

Città di Formia. Circond. di Gaeta (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione del 2.o tronco della nuova strada interna, compreso tra il largo della Darsena e la Traversa n. 4, che pone in comunicazione la nuova strada con la piazza del Municipio, della lunghezza di m. 524.40 e per L. 74,000. Dep. per spese L. 1,000; cauz. provv. L. 4,000; def. L. 7,000. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di un anno dalla consegna. Fat. a mezzodì 11 settembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti all' apertura, sistemazione e rettifica del 5.o tronco della strada nazionale Carnica, n. 1, compreso fra l' abitato di Socchieve e quello di Ampezzo, della lunghezza di m. 6,447.03, per L. 297,690. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Città di Carrara (27 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione delle fogne pubbliche di questa città, per la presunta somma di L. 200,138. Cauz. provv. L. 12,000; def. L. 20,000. Fatali a giorni 15. Segret. Bergamo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caltanissetta (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 19, dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Palermo-Messina per Catania sotto Calascibetta, compreso fra l' accesso sinistro del ponte sul torrente Morello, e la sponda sinistra del fiume Salso, della lunghezza di m. 9787, per lire 263,500. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la rego-

lare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 30. Cauz. provv. L. 12,000; def. L. 27,000. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 8, da S. Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la comunale Campana-Bocchigliero presso Campana e la Sella di Acquaramata presso Scala Coeli, della lunghezza di m. 14,377.60, per L. 301,500. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni tre consecutivi. Cauzione provv. L. 15,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Palermo (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 50 da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso frà la Sella Carduccio e le case Tortorici sulla provinciale Chiusa Bisaquino della lunghezza di m. 7,366.28, per la presunta somma, di L. 195,860. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dar ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo. Fat. giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Benevento (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 37, da Foiano alla stazione ferroviaria di Savignano Greci, compreso fra il ponte a tre arcate sul vallone di Foiano della strada prov. di 1.a serie, n. 12, e l'abitato di Montefalcone, della lunghezza di m. 10,921.79, per L. 339,200. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 16,000; def. il decimo Fat. giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 6.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 15, compreso fra Bagnoli del Trigno, ed il ponte sul Trigno a Sprondasino, della lunghezza di m. 5338.71, per L. 304,870. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Messina (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 7.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 53, da Randazzo alla marina di Capo d'Orlando, compreso fra S. Domenica Vittoria e la Portella dello Zoppo, della lunghezza di m. 8945.34, per L. 288,100. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 10,000, def. il decimo. Fat. giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, Isernia Atina-Roccasecca, compreso fra la cappella S. Marciano sotto Atina sulla provinciale Sferracavalli, ed il cavalcavia presso Casalvieri, della lunghezza di m. 7680.14, per L. 164,800. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi trenta. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e relativa manutenzione fino all' epoca della consegna all' Amministrazione provinciale del tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 7, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61, presso Santa Severina, compreso fra l' abitato di Petronà e la sponda sinistra del torrente Potamo, compreso il ponte, della lunghezza di m. 8615, per L. 254,760. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due e mezzo. Cauz. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura in opera del ponte metallico sul *Cegna*, per la ferrovia Cocullo-Bagnara.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª SETTIMANA. — *Dal 18 al 24 giugno* 1885

RETE ADRIATICA-TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	534,289.05	301.86
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	523,925.60	304 25
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 10,363.45	— 2.39
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,736.26	13,078,760.69	7,532.72
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	12,222,363.10	7,097.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 14.26	+ 856,397.59	+434.95
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	228,618.75	153.33
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	210,978.34	150.38
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 17,640.41	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,384,041.88	4,281.72
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,387.40	5,999,156.06	4,324.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+103.60	+ 384,885.82	— 42.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli Chil. 12	14,279.38	421.67	14,701.05
Torino-Lanzo . » 32	35,460.41	9,701.72	45,162.13
Settimo-Rivarolo » 23	11,197.44	8,220.74	19,418.18
Santhià-Biella . » 30	23,075.62	21,638.63	44,714.25
Fossano-Mondovì » 24	3,163.63	46.47	3,210.10
Sassi-Superga , . » 3	6,629.80	»	6,629.80
	93,806.22	40,029.23	133,835.51

Strade Ferrate Romane

19ª SETTIMANA. — *Dal 7 al 13 maggio* 1885.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	733,871.42	22,183.13
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	689,475.84	21,348.32
Differenza (in più . . .	41	44,395.58	834.81
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 13 maggio 1885.	1,725 —	12,766,388 03	20,310.40
Periodo corr. 1884	1,684 —	12,973,162.63	21,041.64
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	206,774.60	731.18

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 luglio 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	16,940.90	1,830 05	14,939.35	1,677.25	3,141.35	1,740.15
Bagagli . . .	441.87	93,15	165.60	13.05	68.10	1.55
Merci G. V.	3,558 67	321.60	870.93	170.95	233.30	»
Merci P. V.	9,533.75	2,625.00	2,878 70	1,902.45	1,193.35	648.25
Totali . .	30,478.19	4,869.80	18,855.58	3,763.70	4,936.50	2,389.95

ANNUNZI

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

	DEPOSITI	
BERGAMO		MESSINA
BUSALLA		PALERMO
CAGLIARI		ROMA
CERCINA (Firenze)		SALERNO

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le soferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia **la** *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON SEDE
IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto). *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000
PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.º lenta presa	L. 1.60	al quint.	Bergamo
» » rapida »	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.º	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.º	» 7.—	»	»
Calce idr.ª di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.º »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 2.20	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Poi *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 1° *al* 10 *Luglio* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,273,294.75
Merci a Grande Velocità	»	368,473.86
Merci a Piccola Velocità	»	1,066,911.34
Telegrafo	»	12,912.15
Complessivamente al lordo . . .	L.	**2,721,592.10**

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dall' 11 *al* 20 *Luglio* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,417,230.51
Merci a Grande Velocità . , ...	»	434,681.46
Merci a Piccola Velocità	»	1,846,760.15
Telegrafo	»	13,534.55
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3.712,206.67**

RICAPITOLAZIONE *dal* 1° *Luglio al* 20 *Luglio* 1885.

Viaggiatori	L.	2,690,525.26
Merci a Grande Velocità	»	803,155.32
Merci a Piccola Velocità	»	2,913,671.49
Telegrafo	»	26,446.70
Complessivamente al lordo . . .	L.	**6.433,798.77**

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 21 *al* 31 *Luglio* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,494,725.81
Merci a Grande Velocità	»	424,089.05
Merci a Piccola Velocità	»	2,009,204.07
Telegrafo	»	15,852.30
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,943,871.23**

RICAPITOLAZIONE *dal* 1° *al* 31 *Luglio* 1885.

Viaggiatori	L.	4,185,251.07
Merci a Grande Velocità	»	1,227,244.37
Merci a Piccola Velocità	»	4,922,875.56
Telegrafo	»	42,299.00
Complessivamente al lordo . . .	L.	**10,377,670.—**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 19 Agosto 1885. Num. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1883

(Contin. e fine — Vedi num. 32).

Le *spese* d' esercizio dell' anno 1883, compresa la navigazione del Lago di Garda ed il tratto dal confine a Modane, appartenente alla Società Parigi-Lione-Mediterraneo, ascesero in complesso a L. 81,249,040 66 ; alle quali bisogna aggiungere la somma di L. 5,128,099.36, quale onere a carico dell' esercizio per i corrispettivi spettanti alle Società concessionarie delle linee private, con un totale quindi, fra spese effettive ed oneri addizionali, di lire 86.377,140 02.

Nel 1882 le spese erano state di L. 77,744,018.10: si ha quindi nel 1883 un aumento di L. 8,633,121.92, ossia di L. 1,414 per chilometro in esercizio, e di L. 0,05 per chilometro-percorso.

Distinguendo le spese assolutamente necessarie per lo esercizio annuale dalle altre d' indole straordinaria, che non dovrebbero per lo meno far carico per intero al solo esercizio durante il quale si sono eventualmente contratte, si otterrà la situazione seguente :

	1883	1882
Spese strettamente attribuibili all'esercizio . L.	84,390,661.93	76,160,020.29
Migliorie, straordinaria manutenzione e rinnovamento del materiale »	1,986,478 09	1,583,991.81
Totali L.	86,377,140.02	77,744,018.10

La spesa ordinaria risulta pertanto in aumento sull'anno precedente per una somma di L. 8,230,635.64, attribuibile a tutti i capitoli dell' uscita nelle proporzioni rispettivamente qui appresso indicate :

	1883	1882
Spese generali . . .	5,392,937.94	4,826,167.44
Manutenzione . . .	17,373,387.01	14,989,844.76
Trazione	26,967,585 66	25,118,889.58
Traffico	29,528,651.96	26,125,638.42
Società private . . .	5,128,099.36	5,099,486 09
Totali .	84,390,661.93	76,160,026.29

ossia con un aumento complessivo di L. 8,230,635.64.

Le spese generali d' amministrazione aumentarono di L. 566,770.50, di cui L. 402,438,12 attribuibili a quella categoria di spese che per la loro natura costituiscono la parte fissa regolamentare, e L. 164,332 38 imputabili alle spese variabili ed occasionali.

Le spese per il servizio della manutenzione e dei lavori aumentarono di L. 2,383,542.25 in causa dell' apertura delle nuove linee, del rinsanimento della massicciata, conservazione argini stradali e manufatti, sistemazione delle chiusure lungo le linee, manutenzione di fabbricati ecc.

Nella manutenzione dell' armamento invece vi fu una diminuzione di L. 416,088.20 per l' economia derivante dai grandi rifacimenti in acciaio, eseguiti sulla maggior parte della rete.

Il servizio della trazione e del materiale, aumentò di L. 1,848,696.08 nella spesa.

Questo aumento però si risolve, sul complesso, in una economia sensibilissima in confronto della spesa dell'anno 1882, quando si ponga mente alla quantità dei chilometri percorsi dai convogli durante il biennio in disamina, e cioè ;

Percorrenza dei convogli nel 1883	, Km.	22,955,546
» come sopra 1882	. »	20,942,314
Maggior percorrenza dell'anno 1883	, Km.	2,013,232

Se a questo percorso maggiore, reso necessario dall'incremento del traffico, dall'apertura all'esercizio delle nuove linee e dall'attivazione di nuovi convogli instituiti per migliorare il servizio pubblico, si volesse attribuire il costo medio chilometrico del 1882, l'aumento assoluto di spesa, anzichè e L. 1,848,696.08, asceuderebbe invece a L. 2,404,010.80; donde un risparmio di circa un mezzo milione, dovuto in particolar modo all'economia realizzatasi nel servizio speciale dei piani inclinati, e ad una minor spesa contratta per l'untura e la manutenzione delle carrozze e dei carri.

La spesa pel servizio del traffico aumentò di lire 3,403,013.54.

Le cause che giustificano il sovraindicato aumento di spesa, in confronto dell'anno precedente, sono essenzialmente:

l'incremento del traffico, rappresentato da oltre a 900,000 tonnellate di merci manipolate e trasportate in più dell'anno 1882;

l'influenza delle linee aperte all'esercizio sullo scorcio del 1882 (chilom. 137 con n. 24 stazioni), le di cui spese per il personale delle stazioni e di scorta ai convogli, nonchè quelle per le materie di consumo, fanno carico a quell'anno per un periodo ristrettissimo di tempo, mentre pesano sul 1883 per l'anno intero;

l'aumento del personale delle stazioni e dei convogli e delle materie di consumo per le nuove linee aperte all'esercizio durante il 1883 e l'ammissione anticipata in servizio, a scopo d'istruzione, degli agenti destinati a formare il contingente per le linee da aprirsi in principio del 1884;

l'aumento nelle competenze accessorie pagate al personale di scorta dei convogli, in corrispondenza al maggior percorso verificatosi nel 1883 di ben 2,013,232 chilometri;

il servizio dei trasbordi per mantenere le comunicazioni sui tratti devastati dalle piene dell'autunno 1882, per la parte liquidata e pagata alle imprese nel 1883;

la locazione di carri da merci, direttamente noleggiati in sussidio al parco di rotabili, onde supplire alle esigenze sempre crescenti del traffico;

i diritti convenzionali di nolo pagati alle Amministrazioni in corrispondenza per i veicoli di loro proprietà, trattenuti temporaneamente sulla rete in causa dell'insufficienza di materiale;

il miglioramento graduale delle condizioni economiche del personale, specialmente di quello meno retribuito, entro i limiti consentiti dall'organico e dal regolamento in vigore.

L'aumento di L. 28,613.27 nei corrispettivi alle Societa private è una conseguenza diretta dell'aumento generale del traffico, di cui anche le linee di proprietà privata risentono i benefici effetti, e che concorre ad accrescere le quote di prodotto lordo spettanti alle rispettive Concessionarie.

Riepilogando i prodotti e le spese esclusivamente attribuibili all'esercizio delle linee, esclusane quindi la navigazione del Lago di Garda, ma compresovi l'onere dele Società private, si ottengono i seguenti risultati:

	1883	1882
Prodotti lordi . . L.	125,842,156.— L.	117,336,467.74
Spese d'esercizio, generali, ecc. . . »	84,191,829.76 »	75,968,440.22
Prodotti netti L.	41,650,326.24 L.	41,368,027.52

ossia un aumento assoluto di L. 8,505,688.26, ed un aumento chilometrico di L. 929 nei prodotti lordi; un aumento assoluto di L. 8,223,389.54 e chilometrico di lire 1,325 nelle spese di esercizio, e quindi un aumento assoluto di L. 282,298.72 ed una diminuzione chilometrica di L. 396 nel prodotto netto.

Confrontando ora tali risultati col bilancio di previsione si hanno i risultati seguenti:

	Prodotti	*Spese*	*Prodotto netto*
Bilancio preventivo di competenza .	126,458,423.22	86,958.423.22	39,500,000.—
Bilancio consuntivo ufficiale	125,975,591.57	86,377,140.02	39,598,451,55
Differenze (Più	»	»	98,451.55
Differenze (Meno	482,831.65	581,283.20	»

I versamenti eseguiti durante l'anno 1883 alla R. Tesoreria in conto dei prodotti netti dell'esercizio, ascendono a L. 35,000,000; e la loro imputazione all'esercizio 1883 ed al precedente varia necessariamente a seconda che si tratta dell'uno o dell'altro dei due bilanci consuntivi.

Da un prospetto per il periodo dal 1° luglio 1878 a tutto il 1883 risulta che, secondo la contabilità ufficiale, i versamenti al Tesoro effettuati durante il predetto periodo dell'esercizio governativo, ebbero luogo nelle seguenti proporzioni:

	Prodotti netti	*Versamenti complessivi*
1878 2° semestre . L.	22,422,813.12 L.	20,000,000.—
1879 . . . . . »	39,991,662.56 »	38,000,000.—
1880 . . . . . »	40,080,685 33 »	32,500,000.—
1881 . . . . . »	40,384,375.52 »	29,600,000.—
1882 . . . . . »	39,719,083.48 »	39,300,000.—
1883 . . . . . »	39,598,451.55 »	35,000,000.—
Totale L.	222,197,071.56 L.	194,400,000.—

Vi era dunque al 31 dicembre 1883 una rimanenza a versare di fr. 27,797,071.56.

A giustificare però il debito ingente dell'Amministrazione ferroviaria serve la seguente enumerazione sommaria dei crediti più importanti dell'Amministrazione medesima verso i vari Ministeri, Municipi, Enti morali, ecc., per opere e provviste eseguite per loro conto, alla realizzazione dei quali crediti è forzatamente subordinato il versamento integrale dei prodotti netti al Tesoro dello Stato, attesocchè, come del resto è notorio, l'Amministrazione ferroviaria non dispone di altri fondi oltre quelli che le provengono dall'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Ed ora ecco l'enumerazione dei crediti dell'Amministrazione:

AUMENTI DI DOTAZIONE.

Scorte dei magazzini :

Valore peritale delle scorte al 1° luglio 1878 . . . . L. 15,116,802.89
Valore delle scorte al 31 dicembre 1883 » 24,973,573.09

Aumento . . . L. 9,856,770.20

Materiale d'esercizio :

Ammontare degli acquisti di nuovo materiale d'esercizio in aumento d'inventario nel periodo dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1883 . L. 25,004,152.76
Meno i rimborsi effettuati dal Ministero dei lavori pubblici a tutto l'anno 1883 . . . . . . » 21,666,472.64
——————— » 3,337,680.12

Totale per aumento di dotazione L. 13,194,450.32

ANTICIPAZIONI.

Ammontare delle spese fatte dall'Amministrazione ferroviaria dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1883 per lavori e provviste in conto capitale, imputabili al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, come segue :

Compimento delle linee di nuova costruzione, ampliamenti e miglioramenti sulle linee già in esercizio L. 53,735,389.68
Costruzione della stazione marittima di Genova » 2,044 539.43
Di cui furono rimborsate dal Ministero dei lavori pubblici a tutto l'anno 1883 . . . . . . » 49,254,299.57
Restano ancora dovute dal ———————
Ministero . . . . » 6,525,629.54

CREDITI DIVERSI.

Verso i seguenti Ministeri per lavori eseguiti per loro conto, e diversi corrispettivi :

Ministero dei lavori pubblici . . . . L. 675,866 32
Ministero della guerra » 1,065,144.28
Ministero delle finanze » 275,664.66
Ministero del Tesoro . » 383,099.15
——————— » 2,39

Verso Società diverse concessionarie di linee private in esercizio dell'Amministrazione, per quota a loro carico sul spesa di rifacimento di binario e lavori di completamento, am e miglioramento delle ris eseguiti per loro con

Verso alcuni Munici ferroviarie ed per lavori

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 32).

Passando al servizio delle *merci* fra la *Germania* e l'*Italia*, devesi anzitutto ricordare che dietro proposta fatta da alcune Compagnie tedesche, venne deciso, in deroga di quanto si era sin allora praticato, che le nuove tariffe per le quali le Compagnie svizzere debbono applicare le unità ricordate nell'ultimo rapporto, sarebbero stabilite in modo che tutte le stazioni germaniche ammesse a dette tariffe abbiano una tariffa cumulativa normale tanto da Pino tr. e da Chiasso tr. quanto da Peri tr. Le ferrovie italiane applicano pure da tutte le loro stazioni ammesse alle rispettive tariffe, tariffe cumulative sino a Peri tr. e Chiasso tr. o Pino tr. (alternativamente per questi due ultimi punti, come stabiliscono le convenzioni intervenute fra la Compagnia del Gottardo e l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia).

Lo speditore può così scegliere la via (Gottardo o Brennero). Resta poi inteso che la linea che effettua il trasporto riceve in ogni caso le spese di trazione; sui trasporti che, in virtù delle convenzioni, appartengono alla comunità, riceve inoltre la metà del prodotto netto; per contro sulle spedizioni che non sono considerate comuni, ma appartenenti esclusivamente all'altra via, non percepisce che le sole spese di trazione.

Accenneremo ancora ai lunghi negoziati che seguirono per l'ammissione della ferrovia dell'Arlberg, aperta nel settembre, nell'Unione italo-germanica per il traffico delle merci. Mentre le ferrovie austriache dello Stato proponevano una ripartizione del traffico del tutto nuova e svantaggiosa per la ferrovia del Gottardo, le Amminis ioni interessate a quest'ultima dichiararono di non ettare un sistema di ripartizione che fosse pe favorevole di quello finora osservato. Si che allor- quando sarebbero entrate in e per il trasporto-merci fra la Ge ebbesi recata modificazione al ser- vizio comune.

La ripartizione a l'Italia da un dall'altra, conseg zona

una tariffa generale per il trasporto delle merci fra il Belgio e l'Italia, in quanto che non si potè terminare l'elaborazione delle tariffe italo-germaniche, alle quali la detta tariffa generale dev' essere assimilata in quanto concerne le prescrizioni regolamentari, la classificazione delle merci, etc.

Quanto al servizio delle merci fra i Paesi Bassi e l'Italia, sono pressochè terminati i negoziati relativi alla creazione di tariffe speciali per certi essenziali articoli, di guisa che le dette tariffe potranno fra poco entrare in vigore.

Non si farà che più tardi la pubblicazione di una tariffa generale pel servizio-merci italo-neerlandese.

Nulla abbiamo di importante e nuovo a segnalare relativamente al servizio-merci fra la Francia e l' Italia.

Non ebbimo ancora risposta al progetto di tariffa da noi presentato alla Compagnia dell' Est francese per il trasporto delle mercanzie fra Parigi e Chiasso tr. e Pino tr.

Durante il 1881 abbiamo ricevuto 1889 domande di rimborsi le quali, aggiunte alle 257 che rimanevano tuttavia in pendenza al 1° gennaio stesso anno, danno un totale di 2146; di queste 1895 vennero definitivamente regolate e 251 riportate all' esercizio 1885.

B. *Orarii e circolazione dei treni.*

Verso la fine dell' inverno, l' orario del 15 ottobre 1883 venne modificato, in causa che dal 25 aprile 1884 furono riattivati i treni diretti della notte sulla linea Bellinzona-Luino; questo provvedimento ci fu suggerito dalle istanze fatteci dall' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia in vista dell' apertura al 1° maggio dell' Esposizione nazionale di Torino, ed è in considerazione sempre di questa ultima che abbiamo destinato una vettura speciale diretta per Zurigo-Torino-Zurigo nel treno diretto del giorno, un'altra per Bellinzona-Torino-Bellinzona nel diretto della notte e finalmente una terza per Basilea-Torino-Basilea nei treni diretti diurni allorquando andò in vigore il servizio estivo.

Al 1° giugno 1884, i treni 6 e 7, che nell' inverno facevano il solo servizio fra Lucerna e Erstfeld, ebbero prolungate le loro corse, come nell' estate 1883, fino a Goeschenen e Airolo, e furono per tal guisa posti in coincidenza coi treni 4 e 9 del tronco sud. I treni 13 e 14 che, nell'estate 1883, facevano il servizio fra Bellinzona e Chiasso, vennero durante l' inverno sospesi, in compenso i treni diretti della notte si fermavano a tutte le stazioni di quel tronco. Il 15 giugno ristabilimmo tali treni fra Lugano e Chiasso, e ciò per soddisfare ai desideri del pubblico e ad un tempo per limitare le fermate dei treni diretti della notte su quella linea alla sola stazione di Mendrisio. I treni omnibus 13 e 14 erano a Chiasso in corrispondenza diretta coi treni di Milano.

I precedenti orari indicavano un treno della sera, n. 55, fra Bellinzona e Locarno: esso venne sostituito dal treno n. 51 che parte da Bellinzona alle 5 ant. e che meglio soddisfa di quello che non facesse il treno serale ai bisogni del servizio postale e degli abitanti delle vallate di Maggia, Cento Valli, Onsernone, ecc.

Le reiterate sollecitazioni dei Governi e del pubblico perchè si provvedesse ad un miglior servizio delle stazioni intermedie, ci indussero ad organizzare, in via di esperimento, dei treni così detti locali. Durante l'estate, abbiamo fatto circolare un treno locale in ogni direzione delle linee Rothkreuz-Amsteg e Bellinzona-Faido, e ciò in tal maniera, che a Rothkreuz ed a Faido i viaggiatori dei treni locali potessero passare nei treni diretti del giorno e viceversa.

I treni locali servono così alle stazioni ove non si fermano i treni diretti e procurano ai viaggiatori che provengono da dette stazioni la coincidenza coi treni diretti nelle stazioni di trasbordo.

Sulla parte nord della rete il pubblico ha largamente approfittato dei treni locali i quali contribuirono senza dubbio a sviluppare il traffico, mentre per contro sulla parte sud l'uso di tali treni lascia ancora molto a desiderare.

Nell' organizzare i treni locali i quali, come indica la loro denominazione, non debbono favorire che gli interessi locali senza che essi abbiano a soddisfare ad un considerevole ed ampio traffico, fu nostro studio di adottare un sistema di esercizio adatto alle circostanze. Il Dipartimento federale delle ferrovie ci autorizzò a destinare ed esercitare tali treni per il solo trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, ed a farli scortare da due soli impiegati, cioè un macchinista che ad un tempo facesse da fuochista, e da un agente incaricato delle funzioni di capo-treno, conduttore e guarda-bagagli. Gli agenti dei treni ai quali incombe tale servizio, vennero istruiti nella manovra della locomotiva pel caso che dovessero rimpiazzare il macchinista impedito per qualsiasi causa di fare il suo servizio. Ordinariamente il treno si compone di una piccola macchina (tipo A, già impiegato nell'esercizio del tunnel) nella cui parete posteriore venne praticata una porta per dar agio alla comunicazione col treno, e di una vettura contenente un ripostiglio di 4,8 m q. per i bagagli, un compartimento di 2ª classe con 8 posti ed un compartimento di 3ª classe con 36 posti. Si potè ottenere questo considerevole numero di posti di 3ª classe disponendo i sedili in senso longitudinale, contrariamente a quanto erasi sin ora praticato. Quattro vetture di 3ª classe vennero in tal guisa trasformate. Composto come più sopra abbiamo detto, il treno pesa 10 tonnellate. Siccome poi tali treni non fanno servizio di merci, così essi trasportano rapidamente i viaggiatori, quantunque si fermino a tutte le stazioni: e tale servizio si effettua con poca spesa.

Durante l' orario estivo e fino alla comparsa del cholèra in Italia, epoca dalla quale i nostri treni diretti non circolarono più che fino a Chiasso e Luino e viceversa, questi treni portavano vetture dirette fra: Zurigo e Torino, Zurigo e Milano, Basilea e Torino, Basilea e Milano, Parigi e Milano, Ostenda e Milano, Colonia e Milano, Francoforte e Genova, Bellinzona e Torino e viceversa, e vagoni-letti della Compagnia internazionale fra Basilea e Milano. Al 15 ottobre entrò in vigore l'orario invernale che non differisce da quello estivo che per l' estensione delle corse dei treni 16 e 15 al tronco Bellinzona Biasca e per la sospensione dei treni locali 66 e 65 sulla linea Bellinzona-Faido. Le vetture dirette non hanno più potuto oltrepassare la frontiera italiana che a datare dal 21 dicembre.

Nel novembre la vettura Ostenda-Milano dei treni diretti del giorno fu rimpiazzata da un vagone a letti di sistema misto che, oltre ai compartimenti a letti, contiene un certo numero di posti di 1ª e 2ª classe per quei viaggiatori che non vogliono pagare supplemento di tassa, e soddisfa così al doppio scopo di vettura diretta ordinaria e di vagone a letti diretto fra Ostenda e Milano.

Le vetture dirette Zurigo Torino e Basilea-Torino cessarono di circolare dal 15 ottobre e furono sostituite da una vettura diretta Lucerna-Luino.

C. *Prodotti e statistica del traffico.*

	1883	1884	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
A. *Prodotti su trasporti per ferrovia:*				
I. Viaggiatori . . Fr.	4,134,770.89	3,331,951.09		1,102,819.80
II. Bagagli, animali, merci (spese accessorie comprese)				
a) bagagli . . . »	418,491.19	349,879.64		68,611.55
b) animali . . . »	219,472.83	171,677.86		47,794.97
c) merci d'ogni natura . . . . »	5,377,541.85	5,828,811.08	451,269.23	.
Insieme Fr.	10,150,276.76	9,682,319.67		767,957 09
B. *Prodotti diversi* »	1,136,520.92	858,938.50		277,582.42
Totale dei prodotti Fr.	11,586,797 68	10,541,258.17		1,045,539 51

Lo sviluppo del traffico cui accennavamo nel nostro precedente Rapporto ha, generalmente parlando, progredito in modo soddisfacente durante i primi mesi del 1884. Egli è vero che l' aumento nel movimento dei viaggiatori rimase al dissotto di quello delle merci; ma per contro ben si poteva attendere che tale movimento avrebbe acquistato molto maggior considerevole importanza dopo l' apertura della Esposizione nazionale di Torino, per la quale, come noi l' abbiamo già ricordato, si erano istituiti biglietti d' andata e ritorno a prezzi ridotti e con lunga durata di validità.

Sventuratamente scoppiava il cholera nel mezzogiorno della Francia e più tardi in Italia, ed il Governo italiano

prendeva alla frontiera italo-svizzera delle misure quarantenarie eccessivamente rigorose. Senza tali circostanze che dovettero reagire in modo tutto affatto pregiudicievole sul traffico, il prodotto dei trasporti avrebbe raggiunto una cifra di molto superiore.

Per i suaccennati motivi, la proporzione fra i prodotti sul trasporto dei viaggiatori e quelli sul trasporto delle mercanzie si è notevolmente modificata in favore di queste ultime.

I prodotti totali furono:

	1883	1884
per chilometro di linea . . .	fr. 43,559.39	fr. 39,628.79
» » » treno . . .	» 7.—	» 6 84
» giorno	» 31,744 65	» 28,801.25

L'introito minore fu quello di gennaio; il maggiore quello d'aprile; il primo ammonta a fr. 683,780.44, il secondo a fr. 943,889.72.

I risultati delle diverse rubriche, paragonati con quelli del 1883, trovansi come al solito ricapitolati in 8 tavole statistiche annesse al rapporto.

Questi risultati ci suggeriscono le seguenti considerazioni:

Riguardo al *trasporto dei viaggiatori* il numero di questi ultimi su tutta la lunghezza della linea discese da 207,055 quale fu nel 1883, a 165,694. Questa differenza di 41,361 viaggiatori o del 19.98 0[0 è dovuta unicamente all'epidemia cholerica ed alla quarantena imposta dal Governo italiano. La comparsa di tale flagello è tanto più a deplorarsi in quanto nel 1884 il movimento dei *touristes* era favorito in modo eccezionale dal bel tempo. Contrariamente a quanto accadeva negli anni precedenti nei quali, anche nel forte della stagione, un numero assai considerevole di viaggiatori percorreva l'intiera linea da Lucerna o da Rothkreuz a Chiasso o Pino, nello stesso periodo del 1884 il movimento non si effettuò principalmente che sulla linea al nord di Goeschenen. La differenza in meno sul trasporto dei viaggiatori raggiunge per i soli tre mesi di luglio, agosto e settembre la somma di fr. 891,032.36 Così pure n'ebbe danno il movimento dal nord al sud nei mesi dell'autunno. L'anno 1884 costituisce, dal punto di vista del servizio dei viaggiatori, un'annata eccezionale, i cui risultati non potrebbero essere concludenti per l'avvenire.

Il numero dei viaggiatori si suddivide come segue:

	1883		1884	
Di 1ª classe	n. 85,441	ossia 8.09 0[0	n. 55,643	ossia 5 96 0[0
» 2ª »	» 315,221	» 29.85 0[0	» 240,861	» 25.81 0[0
» 3ª »	» 655,381	» 62.06 0[0	» 636,975	» 68 23 0[0

I chilometri percorsi dai viaggiatori si ripartiscono nel modo seguente:

per la	1883		1884	
1.a cl.:	8,174,974 Km. viag.	ossia a 14.84 0[0	- 5,357,184 km viag.	oss. 12,15 0[0
2.a »	21,161,690 »	» 33.97 0[0	- 15,315,362 »	» 34.75 0[0
3.a »	25,137,079 »	» 46.19 0[0	- 23,402,069 »	» 53.10 0[0

Ciascun viaggiatore ha percorso in media:

	1883	1884
in 1.a classe:	95.68 chilom.	96.28 chilom.
» 2.a »	68.09 »	63 58 »
» 3.a »	38.81 »	36.74 »

La cifra media dei viaggiatori per chilometro di treno di viaggiatori fu di 51.18 nel 1883 e di 42.87 nel 1884, e per chilometro di asse di vettura fu di 5.22 nel 1883 e 4.80 nel 1884.

I prodotti totali si suddividono come segue:

	1883		1884	
1.a classe	fr. 1,137,141.76	ossia 25.64 0[0	— fr. 732,828.20	ossia 21.99 0[0
2.a »	» 1,903,800.09	» 42.93 0[0	» 1,347,454 15	» 40.44 0[0
3.a »	» 1,393,829.04	» 31.43 0[0	» 1,251,668.74	» 37.57 0[0

Ciascun viaggiatore ha pagato in media:

	1883	1884
in 1ª classe	fr. 13.31	fr. 13.17
» 2ª »	» 6 04	» 5.59
» 3ª »	» 2.13	» 1.96

Il prodotto per viaggiatore-chilometro fu di 8.05 centesimi nel 1883, e di 7.56 cent. nel 1884 La diminuzione di fr. 68,611.55 nel prodotto pel trasporto dei bagagli comparativamente al 1883, è dovuta alla stessa causa per cui diminuirono i prodotti sul trasporto dei viaggiatori.

Quantunque si abbia a registrare un aumento di ben 2722 capi di bestiame, causato da abbastanza importanti spedizioni di piccolo bestiame in servizio locale, il *trasporto degli animali* presenta tuttavia, in confronto dell'esercizio precedente, una diminuzione di prodotto di fr. 47,794 47, la quale va attribuita alle difficoltà che noi abbiamo già ricordate e che s'incontrarono nel traffico coll'Italia durante il terzo trimestre del 1884.

Per contro il *trasporto delle merci* ha dato risultati più soddisfacenti: infatti il traffico ad esse relativo su l'intiera linea si accrebbe da 278,677 a 295,187 tonnellate, ossia di 16,510 tonnellate, vale a dire del 5 92 0[0. La qualità media del traffico presenta pure un leggiero miglioramento, in quanto che il prodotto per tonnellata-chilometro è salito da 7.25 a 7.42 centesimi. Si è nelle derrate alimentari, negli oggetti di mobiglio e nei combustibili che si verificò il maggior aumento di traffico; per le prime l'aumento si deve in massima parte allo stabilimento di un deposito di cereali nella stazione di Brunnen: il movimento in detto deposito cresce di mese in mese. Il traffico dei prodotti metallurgici subì una diminuzione, la quale proviene probabilmente dalle condizioni, del resto affatto passeggere, in cui si trova il mercato di tali articoli. Dal punto di vista del peso, le derrate e gli oggetti di mobiglio occupano il primo posto (28.36 0[0); vengono in seguito i prodotti metallurgici (21.36 0[0) ed i combustibili (21.11 0[0).

Il rapporto fra la grande velocità, le spedizioni parziali ed i vagoni completi non ebbe a subire modificazioni rimarchevoli. Il traffico si ripartisce fra loro come segue:

	1883	1884
Grande velocità	5.86 0[0	5 26 0[0
Spedizioni parziali	9 27 0[0	9.36 0[0
Vagoni completi	84.87 0[0	85.38 0[0

Ogni tonnellata ha percorso in media 163.05 chilometri nel 1883 e 156 chilometri nel 1884.

Il numero medio di tonnellate per chilometro di treno-merci fu di 130.41 nel 1883 e 155.57 nel 1884.

Il numero medio di tonnellate per chilometro di asse di vagone-merci fu di 2.09 nel 1883 e di 2.02 nel 1884.

Il traffico principale si può, quanto al peso, suddividere nella seguente maniera:

	1883	1884
Dalla Svizzera all'Italia	tonn. 35,995	tonn. 42,792
Dall'Italia alla Svizzera	» 65,985	» 79,557
Dalla Germania e dal Belgio all'Italia	» 203,917	» 212,989
Dall' Italia alla Germania ed al Belgio	» 37,268	» 39,326

L'aumento di prodotto di fr. 451,269.23, ossia dell' 8.39 per cento corrisponde approssimativamente all'aumento delle tonnellate trasportate.

I prodotti ascendono: a fr. 20,216.32 per chilometro di linea nel 1883, ed a fr 21,912 82 nel 1884; a fr. 11.82 per tonnellata nel 1883 ed a fr. 11.58 nel 1884.

(*Continua*).

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

MONOGRAFIE TECNICHE DELL'INGEGNERE G. B. BIADEGO.

È questo il titolo di un'importante e pregevole pubblicazione recentemente fattasi a cura della Libreria H. F. Münster (G. Goldschagg. succ.) di Verona. L'opera che oggi noi segnaliamo all'attenzione dei lettori forma oggetto ad un volume in-8 di 527 pagine, cui va annesso un atlante di 28 tavole.

Essa si compone di quattro parti ben distinte, delle quali la prima tratta dei ponti in ferro ad arco, la seconda dei ponti in ferro a stilate metalliche e fondazioni con pali a

vite, la terza dei ponti in muratura romani e medioevali ed a grandi luci, la quarta finalmente del fiume Adige e delle sue piene.

L'egregio autore spiega nella sua prefazione il motivo di tale ripartizione. Ebbe egli dapprima l'idea di pubblicare una Memoria sul *Ponte Nuovo in ferro costrutto recentemente sull'Adige, a Verona, che è in un solo arco di m.* 90; ponte che presenta una qualche singolarità per la sua forma speciale e nuova e che per di più è finora l'arco di maggior luce che sia stato costrutto in Italia.

Ma poi la Relazione del prof. Celeste Clericetti sull'Esposizione di Milano, e quella del sig Numa Droz sull'Esposizione di Torino, pubblicata nella *Revue Suisse*, fecero ritenere all'ing. Biadego che fosse opportuno di estendere il suo lavoro di rivista ai più notevoli ponti metallici in arco costrutti recentemente in Italia. E diffatti l'egregio autore non poteva lasciar passare sotto silenzio il lamento fatto dal prof. Celeste Clericetti che gli ingegneri italiani in fatto di costruzioni in ferro non si sapessero sciogliere dall'abitudine invalsa delle travi rettilinee, e non adottassero la forma ad arco più razionale e più elegante. Tanto meno poi poteva accettare la patente d' incapacità che il signor Numa Droz dava a questo proposito egli ingegneri nostri, asserendo che in Italia, non solo non si costruiscono ponti in arco, ma non si conoscono nemmeno le teorie di Culmann e Ritter pel calcolo dei medesimi.

Ed ecco spiegata la genesi della prima parte del lavoro dell'ing. Biadego, in cui non si saprebbe se sia più a lodarsi la diligenza dello studio ovvero il generoso sentimento che lo ha ispirato. Occupa il primo posto la memoria relativa al ponte *ad arco* sull'Adige a Verona (Ponte Umberto I) *in una sola luce di m.* 90, costrutto a sostituzione del caduto Ponte Nuovo. Dati alcuni cenni storici circa il ponte distrutto dalla piena del settembre 1882, l' autore passa a parlare dei vari progetti di ricostruzione presentati, rilevando quelli che furono giudicati migliori.

Si fa quindi a descrivere diffusamente il progetto prescelto, dando minuti e diligenti dettagli circa l'esecuzione delle opere di muratura, e di sistemazione e difesa, circa la travata metallica, gli esperimenti e calcoli di resistenza, ed infine, sotto forma di notizie diverse, ci fa conoscere la Ditta costruttrice, i dati di peso e di costo ed il peso effettivo della travata metallica.

Viene in seguito l'autore a parlare del ponte in ferro ad arco in una sola luce di m. 83, costrutto sul torrente Cellina a Montereale (Friuli). Questa monografia era già stata pubblicata con calcoli e disegni nel 1880, ma essendosene esaurita l'edizione, molto opportunamente venne riprodotta in questo volume. E ciò tanto più che questo ponte risponde ad un sistema, se non nuovo nella forma, tale certo pel procedimento adottato nei calcoli di resistenza, il quale permise di dargli una leggerezza straordinaria, che il professore Clericetti non mancò di rilevare nella sua relazione sull'Esposizione di Milano del 1881.

E l'ing. Biadego a lungo si trattiene sul predetto sistema, spiegandolo chiaramente sì in teoria che nell' applicazione pratica, e nota che detto sistema di costruzione fu anche recentemente seguito in Francia, per due ponti della ferrovia di circonvallazione di Parigi.

Nella terza *memoria* l'autore tratta degli apparecchi scriventi per le prove delle travature metalliche, indicandone l'ufficio cui servono, facendone la descrizione e la distinzione in apparecchi *con tavoletta fissa* ed in apparecchi a *rotismo*, descrivendo il modo di usarne ed infine accennando ai numerosi esperimenti fatti con tali apparecchi.

In appendice alla prima parte del suo lavoro l' autore, allo scopo di rendere l'esposizione più completa per quanto riflette i ponti in arco, parla di altri simili ponti di minor luce non ha guari costrutti in Italia, e più precisamente sulle ferrovie Novara-Pino e Gallarate-Laveno.

Nella seconda parte del suo lavoro, l' ing. Biadego si propone lo scopo di offrire dati e ragguagli circa i ponti in ferro a travi diritte.

I ponti sui quali l'autore si intrattiene sono i seguenti:

1. Ponte a cinque luci sull'Adige a Verona detto ponte Aleardi.
2. Ponte a tre luci sull' Adige a Verona detto ponte Garibaldi.
3. Ponte sull'Adige a Zevio in undici luci, detto ponte Perez.
4. Ponte in cinque luci sull'Adige ad Albaredo.
5. Ponte a tre luci sull'Adige a Pescantina.
6. Ponte Molini a Mantova sul Lago superiore.

Come ben si sa, i pali a vite furono molto spesso adoperati per fondazioni di ponti; essi costituiscono un sistema molto economico e di rapida esecuzione; ma poche notizie se ne trovano nei libri tecnici; e in generale poi mancano quei particolari del lavoro che più interessano il costruttore. Coi dati raccolti nei ponti sopracitati l' autore cercò di colmare questa lacuna. Per rendere l' esposizione più completa aggiunse in fine di questa seconda parte un capitolo sul metodo in generale di fondazione con pali a vite, e sui risultati che esso diede nei principali ponti fondati con tale sistema.

Una particolarità che va citata sono i diagrammi grafici dell'infissione dei pali, i quali danno una chiara idea delle difficoltà incontrate durante il lavoro.

La parte terza del volume tratta di ponti in muratura dell' epoca romana e medioevale. L' autore dice che l' idea di unire questa parte alle altre del suo lavoro gli venne da che si era proposto di dare il disegno ed alcuni cenni sul *Ponte nuovo* di Verona che venne distrutto dalle piene del 1882.

I ponti illustrati dall'egregio autore sono i seguenti:

1. Ponte Nuovo sull'Adige a Verona (Scaligero).
2. Ponte Pietra sull'Adige a Verona (Romano).
3. Ponte Navi sull'Adige a Verona (Scaligero).
4. Ponte di Castelvecchio pure sull' Adige a Verona (Scaligero anno 1354).
5. Ponte di Trezzo sull'Adda (Visconteo a. 1370 a 1377).

Tutti questi ponti hanno un valore storico ed artistico, sicchè molto interessanti sotto ogni aspetto riescono le relative monografie.

La parte quarta ed ultima del volume è destinata interamente al fiume Adige ed alla storia delle sue piene. Ben poco fu sin' ora studiato col metodo sperimentale questo fiume così importante e pericoloso; ed alla cui regolazione sono legati tanti e così notevoli interessi. Lo studio del medesimo dovrebbe essere uno degli scopi precipui degli idraulici; ma per ciò occorre innanzi tutto raccogliere dati di fatto e rilievi; ed è a ciò appunto che l'autore mira, traendo partito dai rilievi fatti dopo la gran piena del 1882. Egli presenta da quell'epoca tutti i profili del pelo di questa piena; e dalle altezze raggiunte dal medesimo cerca di collegare quelle di tutte le altre inondazioni di cui si ha certa memoria. Molta fatica gli dovette costare la compilazione di

queste notizie le quali rimontano fino alla piena del 589 d. C. ricordata da S. Gregorio Magno. L'autore ridusse pure i diagrammi grafici composti colle altezze raggiunte della piena del 1882, contemporaneamente, in cinque località diverse da Trento a Legnago e questi diagrammi li sovrapose per meglio studiarli col loro confronto.

Relativamente all'oggetto tanto importante della portata d'Adige, sia di magra, che di pelo ordinario, che di piena, l'ing. Biadego ebbe la buona ventura di poter raccogliere delle ricerche sperimentali molto importanti alcune delle quali inedite affatto.

Chiude questa parte quarta una serie di riflessioni sulla regolazione dell'Adige a Verona.

E prima di por termine a questa nostra breve rivista, dobbiamo pure notare che con gentile pensiero l'ing. Biadego dedicò la pregevole novella sua opera alla memoria del defunto ing. Alberto Castigliano, rapito alla scienza nel 1884, ed al quale l'autore era legato da vera e profonda amicizia.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nel giorno 25 o 26 corrente mese si terranno qui in Torino delle conferenze per trattare della estensione delle facoltà della sezione doganale presso la stazione internazionale di Modane. A queste conferenze interverranno i rappresentanti delle ferrovie francesi ed italiane, nonchè quelli delle Autorità locali interessate.

><

Il 13 corrente, come avevamo annunziato, si radunò a Firenze la Commissione plenaria pel riparto del personale delle due reti ferroviarie.

In tale seduta si presero definitive deliberazioni sul riparto del personale, e si approvarono quindi gli elenchi, dando incarico al presidente di firmare per la Commissione gli elaborati e di trasmetterli al Ministero.

Ci risulta pure che, indipendentemente dal riparto fatto secondo i criterii stabiliti dalla Commissione, questa potè appagare, se non completamente, almeno per la maggior parte, i desiderii di coloro che chiesero il passaggio da una rete all'altra.

La Commissione, prima di sciogliersi, rivolse parole di ringraziamento al presidente, comm. Mari, perchè appunto si dovette alla sua sagacia la pronta definizione di questa difficile e delicata parte delle Convenzioni.

Così una delle più importanti Commissioni terminò il suo còmpito, e facciamo voti perchè anche le altre esauriscano il loro mandato nel più breve tempo possibile, affine di porre le Società in condizione di sistemare definitivamente i loro rispettivi Servizi.

><

È inesatta la notizia pubblicata da qualche giornale, che la Commissione ferroviaria per l'uso comune delle linee e delle stazioni sia riuscita ad appianare quelle difficoltà che erano state sollevate nell'ultima seduta dai delegati della rete Adriatica.

La Commissione invece non venne più convocata; si radunerà fra breve per firmare i verbali; ma nessuna mutazione è stata fatta alle deliberazioni precedentemente prese.

><

Sappiamo che il 24 corr. avrà luogo, per parte dei capi-Servizi della Società Mediterranea, una visita preliminare della nuova linea Bricherasio-Barge. Verso la fine del mese si farà la visita ufficiale col concorso dei rappresentanti del Governo, in seguito alla quale, che si ritiene favorevole, nei primi giorni del prossimo settembre avrà luogo la inaugurazione e la apertura all'esercizio della linea.

><

In aggiunta a quanto abbiamo detto nel precedente numero del *Monitore*, in ordine agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, dobbiamo ricordare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che i progetti di trasformazione, ampliamento e riordinamento dei predetti stabilimenti, meritino di essere approvati quali progetti di massima, manifestando poi ancora l'avviso che debbasi immediatamente por mano all'esecuzione del parco di binari per veicoli proposto ai Granili, e che, fra i due progetti presentati, meriti la preferenza quello che comprende l'acquisto di un'area di 18,000 m. q.

Quanto poi alle saggie intenzioni manifestate dal Governo riguardo al miglioramento dei predetti Stabilimenti, ai quali venne dall'Amministrazione della Rete Mediterranea affidata la costruzione di 10 locomotive, non è a dirsi come siano state accolte con plauso da quanti s'interessano dell'avvenire dell'industria nazionale.

Ma anzitutto in che consistono questi miglioramenti? I nostri lettori sanno che le Officine governative di Pietrarsa e Granili sono essenzialmente officine di costruzione, e quindi con un impianto affatto speciale, e proprio a questo genere di Stabilimenti.

Per gli effetti della legge delle Convenzioni, dovendo esse pure venir poste in grado di provvedere a tutto quanto occorre pel materiale mobile della Rete Mediterranea, e quindi eziandio alle grandi riparazioni delle locomotive e dei veicoli, è necessario che esse siano largamente sviluppate, ossia i locali di cui sono composte, siano estesi, ampliati ed adattati ai nuovi bisogni.

Ma non è qui tutto. Poichè per ragioni che sarebbe fuori di luogo ora indagare, quelle officine sono ancora provviste di un macchinario antico e quindi per la maggior parte non in armonia cogli attuali progressi della metallurgia e della meccanica: per cui non basterà *ampliare*, ma sarà necessario, ed urgente anche il *modificare*: sarà insomma una vera trasformazione quella che dovranno subire le officine predette. E che di questa trasformazione sia veramente urgente il bisogno, lo prova il fatto che, tostochè furono note le intenzioni del Governo riguardo a quei due Stabilimenti, l'Amministrazione ferroviaria si affrettò a presentare in brevissimo tempo un elaborato progetto, relativo all'ampliamento in discorso, progetto che importerà una spesa di quasi due milioni di lire.

Mentre tributiamo i dovuti encomii all'Amministrazione ferroviaria che con operosa sollecitudine presentò questo progetto, ci sia permesso di esprimere un voto, e cioè che il Governo (il quale diede tante prove di favorire ed aiutare l'industria nazionale) approvi tosto le opere proposte, le quali in poco tempo

varranno ad uguagliare le officine di Pietrarsa alle grandi officine che ora si stanno costruendo a Torino, e le metteranno in grado di sostenere con onore il confronto coi più reputati Stabilimenti dell' estero.

><

Essendo state appianate le difficoltà che occasionarono il più volte deplorato ritardo nella costruzione del tronco Quincinetto-Donnaz, della linea Ivrea-Aosta, i lavori di compimento procedono ora con alacrità. Si ha pertanto motivo di credere che per la metà del prossimo settembre potrà essere aperto al pubblico esercizio il tratto di detta linea da Ivrea a Donnaz.

><

Anche il tronco da Matelica a Castelraimondo, della linea Macerata-Albacina, sarà probabilmente aperto all' esercizio per la fine del corrente mese. Il 25 avrà luogo la visita di ricognizione.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate Meridionali, la quale, come abbiamo a suo tempo annunziato, fu incaricata dal Governo di provvedere ai lavori di completamento della nuova ferrovia Lecco-Como, ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a sollecitare una decisione in ordine al progetto del terzo tronco della linea stessa, pel quale, come è noto, vari sono i tracciati che si contendono la preferenza.

><

Sappiamo che la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, in vista della grande concorrenza che a parecchie linee della rete fanno talune ferrovie economiche e tramvie a vapore, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata a forma dell'art. 39 del suo capitolato di esercizio a diminuire il prezzo di trasporto pei viaggiatori sulle seguenti linee: Milano-Varese, Milano-Como, Milano-Pavia, Torino-Moncalieri, Torino-Settimo, Napoli-Portici, Napoli-Nola, ecc. ecc.

È poi intendimento della predetta Società di combattere la concorrenza alla quale si è accennato, con opportune modificazioni di orario, in guisa che le partenze e gli arrivi dei treni sulle premenzionate linee si prestino maggiormente alle comodità del pubblico.

><

Riceviamo da Cuneo le seguenti informazioni intorno alla situazione dei lavori e degli studii della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia pello scorso mese di luglio.

I lavori di costruzione del primo tronco progredirono lentamente sia per quanto riflette i movimenti di terra che per le opere d'arte e pei fabbricati. Invece i lavori del 2.o e 3.o tronco furono spinti con lodevole attività, malgrado che siansi incontrate serie difficoltà nelle fondazioni dei manufatti e dei fabbricati.

Quanto agli studi, progredirono le operazioni ed i rilievi a cura delle due squadre formate per lo studio di Valle Nervia e di Valle Argentina fra Pigna e Triora. Questi studi hanno lo scopo di fissare la ubicazione degli imbocchi della grande galleria attraverso il Monte Marta e suoi contrafforti.

I rilievi verso Pigna sono già bene avviati. Quelli verso Valle Nervia sono meno avanzati a causa specialmente di malattia che colse taluni degli operatori.

><

Ci informano da Savona che quella Camera di commercio ed arti, nel dubbio che il progetto di ampliamento della stazione di Savona quale fu proposto possa soddisfare alle molte esigenze del commercio e sia per riuscire adatto al doppio servizio delle merci e dei viaggiatori, ha instato presso il Governo affinchè si studi e si esamini se prima di spendere una somma vistosa in lavori di riordinamento e di ampliamento della stazione attuale, non sia per avventura più opportuno il fabbricarne una nuova appositamente pel servizio delle merci, in località più adatta e che meglio riesca allo scopo.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali, per provvedere ai bisogni dell' accresciuto traffico delle sue linee, ha studiato e presentato all' approvazione governativa vari progetti di lavori, fra i quali sono da notare per la loro importanza:

L' ampliamento della stazione di Barletta per l'importo di L. 80,000;

L' ampliamento della stazione di Bari per l'importo di L. 190,000;

Vari lavori nelle stazioni di Trinitapoli, Ofantino, Trani, Bisceglie, Molfetta, Monopoli e Polignano per l' importo di L. 161,400;

Nuove opere per il miglioramento del servizio merci nella stazione di Pescara per l'importo di L. 33,000;

La ricostruzione della platea al ponte sul fiume Vomano fra le stazioni di Giulianova e Mutignano per l' importo di L. 250,000.

><

Il Comitato promotore della ferrovia Genova-Piacenza-Cremona in Piacenza, ora che in forza delle nuove Convenzioni ferroviarie viene autorizzata la costruzione di altri 1000 chilometri di linee complementari della quarta categoria e che le provincie sono incoraggiate dallo stesso Governo a voler far sentire pel riparto dei predetti 1000 chilometri le loro proposte, di accordo coll' altro Comitato di Genova, ha sottoposto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici varie considerazioni in appoggio alla linea da esso patrocinata affinchè sia compresa fra quelle che dovranno, a senso della legge 27 aprile 1885 n. 3048, essere classificate nella quarta categoria.

I predetti Comitati hanno dato incarico all' egregio ingegnere cav. Soldati di compilare un progetto completo di massima della linea Genova-Piacenza per le valli del Bisagno e della Trebbia, e da quanto è dato di ritenere, allo stato attuale delle cose, il progetto medesimo verrà a dimostrare come dal lato tecnico non esistano difficoltà eccezionali per la costruzione della linea, e come il suo importo medio chilometrico non sarà per superare quello di tutte le altre linee appenniniche.

Il progetto medesimo che quanto prima verrà sottoposto alla superiore approvazione, contempla l' esecuzione di una linea a scartamento normale, la cui planimetria non dovrà aver curve di raggio minore di metri 400, nè pendenze in altimetria che superino il 15 per mille.

Il Comitato di Piacenza, nelle sue considerazioni, fa osservare come la linea Genova-Bobbio-Piacenza sia una linea importantissima tanto dal lato commerciale quanto da quello militare, e come la linea stessa, e per opportunità e per costo complessivo, sia da

preferirsi ad una ferrovia Genova-Bobbio-Voghera, o Genova-Borgotaro-Parma. E ciò non senza notare che la provincia di Piacenza è quella che possiede minor numero di chilometri di ferrovia in confronto di quelle circonvicine di Parma, Cremona e Pavia, le quali tutte, chi più chi meno, furono favorite da leggi ferroviarie, mentre Piacenza non ottenne mai nulla.

Sappiamo che il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha vivamente raccomandato il memoriale del predetto Comitato al suo collega dei lavori pubblici.

><

Ci si assicura che il personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie per conto dello Stato in Sicilia passerà alla dipendenza della Società Italiana per le ferrovie della Sicilia, la quale, come già abbiamo accennato nel *Monitore*, fu incaricata dal Ministero dei lavori pubblici di provvedere agli studii ancora da compiersi nonchè al proseguimento dei lavori.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione il progetto relativo allo appalto della fornitura degli scambi e di altro materiale fisso occorrente per l' armamento delle stazioni della linea da Mantova a Legnago.

L' importo totale della fornitura ammonta a lire 91,650.00. Le provviste a farsi sono le seguenti: n. 23 scambi semplici coi relativi crocciamenti; n. 1 serbatoio di lamiera in ferro a fondo sferico, della capacità di m. c. 50,00; n. 1 pompa della portata di 100 litri al minuto, per rifornitore: n. 2 gru idrauliche isolate; n. 10 segnali a disco; n. 3 bilancie a ponte della portata di 20 tonnellate: n. 25 sbarre in ferro da m. 4 a 5 per passaggi a livello: n. 11 cancelli in ferro con colonnette in ghisa, da 5 a 7 m. di larghezza, pure per passaggi a livello; n. 4 sagome di controllo del carico dei vagoni; m. l. 300 di tubi di ghisa per condutture di acqua al rifornitore e m. l. 9257 di filo di ferro pei segnali a disco.

><

Lo stesso Consiglio ha pure manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi dal Ministero il progetto delle opere necessarie per lo stabilimento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Grumello, lungo la linea Bergamo-Brescia. La spesa all' uopo occorrente è preventivata nella somma di L. 54,500 e con essa si dovrà provvedere alla costruzione: di un magazzeno per le merci, di un piano caricatore scoperto e di un binario di congiungimento di quello principale con quello delle merci.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Domanda del Municipio di Monteverde in provincia di Avellino diretta ad ottenere la dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione d'una piazza in quell'abitato.

Id. id. di Coggiola in prov. di Novara p. dichiarazione di pubblica utilità p. l' ampliamento della via principale della frazione Formantero.

Perizia p. riparazioni danni ad un tratto della strada nazionale del Tonale al passaggio della valle Rogno e spostamento della valle stessa fra i chil. 48 e 49 (Bergamo).

Progetto di manutenzione novennale del tronco della strada nazionale n. 25 dalla stazione ferroviaria di Ausa al confine francese sul Mongiuevro (Torino).

Id. difesa frontale di due tratti argine sulla destra del Po di Venezia, in comune di Taglio di Po (Rovigo).

Id. per imbancamento dell' argine sinistro di Tagliamento nelle località Latisanotta e Masatto, in comune di Latisana (Udine).

Id. per difesa frontale dell' argine sinistro di Po di Goro, alla Coronella Aquilone, Ariano (Rovigo).

Id. restauro e prolungamento di difesa frontale sulla sinistra del Meduna nella località Comparetti, in visinale di Sotto (Udine).

Id. costruzione ponte in ferro sul Bacchiglione, di comunicazione fra i due comuni di Montegalda e Montegaldella (Vicenza).

Id. per restauro di difesa frontale al Froldo Barocie, sulla destra di Po, in comune di Carbonara (Mantova).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Succursale dei Giovi. — Alle ore 10 antim. del giorno 2 settembre p. v., presso la Prefettura di Genova si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, all' incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura e posa in opera delle travate metalliche nel secondo tronco della ferrovia succursale dei Giovi, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 87,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3,000 ed in lire 8,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

L'appaltatore inoltre dovrà, prima della stipulazione del contratto, presentare il supplente o fideiussore di cui all'art. 8 del capitolato generale e 7 di quello speciale.

I fatali scadranno a mezzodì del quindicesimo giorno dalla data dell'avviso, col quale sarà fatto conoscere l'esito dell'incanto.

Ferrovie della Sicilia. — Vedasi nelle pagine annunzi l' avviso d' asta relativo all' appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione delle nuove officine per riparazione veicoli nella stazione di Messina.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nel precedente numero del *Monitore* abbiamo pubblicato l'avviso d'asta relativo all' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia compreso fra Vernante e Limone. Diamo ora i seguenti maggiori dettagli, convinti di far cosa utile a molti dei nostri lettori, ed a costo anche di ritornare su cose già da noi altre volte riferite nelle nostre particolari informazioni.

Nell' andamento altimetrico il tronco presenta m. 5824 in ascesa e m 450 in orizzontale; la pendenza massima adottata è quella del 26 per mille. Per quanto riflette la planimetria, la lunghezza del tronco va divisa in m. 2139 di allineamenti ed in m. 4135 di tratti in curva con raggio variabile fra un minimo di m. 325 ed un massimo di metri 2000.

Dei m. 6274 che formano lo sviluppo del tronco, metri 2232 sono in rilevato, m. 1420 in trincea e m. 2622 in galleria. Le gallerie proposte sono in numero di 7 e fra queste ve ne ha una di m. 1085.

L'altezza massima dei rilevati oltrepassa m. 39 e la profondità massima delle trincee arriva a m. 13.50. La larghezza normale della strada è fissata di m. 5 al suo piano di formazione.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare il necessario sfogo alle acque piovane saranno da costruire n. 22 manufatti. Di questi n. 15 sono acquedotti, ponti e ponticelli di luce inferiore a m. 10; e n 7 sono ponti e viadotti di luce superiore ai 10 metri.

La luce complessiva dei primi raggiunge i m. 116.50; quella dei secondi i m. 578.

Onde mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sono progettati n 6 attraversamenti, dei quali 5 con passaggio a livello ed uno con sottovia All'alloggio del personale di sorveglianza della strada provvederanno n. 5 case cantoniere e n. 2 garette.

Una sola stazione è prevista lungo il tronco, quella di Limone in prossimità di quell'abitato posta in orizzontale ed alla quota di m. 1004.08 sul livello del mare.

Fra le opere d'arte principali da eseguire merita speciale menzione il grande viadotto sul Vallone della Rivoira, lungo m. 305 e dell'altezza massima di m. 40.

I tratti di strada sorretti da muri di sostegno raggiungono una lunghezza di m. 585 circa.

Nella stazione di Limone sono proposti: un fabbricato per viaggiatori; una fabbrichetta per cessi; un magazzino merci ed un piano caricatore scoperto.

I certificati di avanzamento dei lavori per riconoscere il credito dell'appaltatore saranno fatti mensilmente mettendo in conto altresì i materiali esistenti nei cantieri in ragione della metà del loro valore secondo i prezzi indicati nell'elenco.

I pagamenti giusta la facoltà sancita dall'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240 saranno fatti per rate annuali e nel termine di mesi 60, salvo il pagamento di saldo da corrispondersi solo dopo il collaudo, e lo accertamento del conto finale.

In caso di ritardo nella ultimazione dei lavori, il termine pei pagamenti, di cui al precedente alinea, sarà prorogato del tempo corrispondente al ritardo.

Pel maggior tempo come sopra stabilito pei pagamenti non sarà corrisposto all'appaltatore alcun interesse od altra indennità di qualsiasi specie, salvo quanto è prescritto all'art. 36 del capitolato generale amministrativo pel pagamento a saldo.

L'ammontare di appalto, preventivato nella somma di lire 3,430,000, va ripartito nelle seguenti categorie di lavoro:

Movimenti di terra L. 213,397.97. — *Opere d'arte*: Viadotti, ponti e ponticelli lire 1,014,072.74; gallerie lire 1,740,216 22; fabbricati L. 117,679.18; armamento lire 108,337.95; lavori diversi L. 3,399; a corpo per obblighi diversi L. 232,896.94. Totale L. 3,430,000.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — In correlazione di quanto abbiamo pubblicato la settimana scorsa circa i lavori di questa ferrovia, togliamo dalla *Gazzetta Piemontese* la seguente lettera a quel periodico diretta dall'ing. L. Medici:

« Nell'ultima seduta del Consiglio provinciale si accusarono ritardi nella costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta. Imprenditore io del terzo e quinto tronco, sento il dovere di allontanare da me ogni sospetto di negligenza nella esecuzione del mio appalto.

« Ricorderò anzi a tale riguardo che per la più pronta esecuzione dei lavori, io, nello scorso anno, aveva combinato col Ministero un contratto per l'armamento. Dopo quattro mesi, e quando io con mezzi straordinari e potenti mi ero accinto alla continuazione delle opere importantissime della strada, mi si annuncia che il contratto non era stato approvato.

« Avrei potuto rallentare l'impiego dei mezzi eccezionali e costosissimi impiegati, nol feci e continuai, e quando le difficoltà che ad ogni momento la Direzione venne suscitando, cessino, e quando gli ordini ed i progetti sieno dati in tempo, la mia Impresa ha fiducia di finire i suoi lavori nell'anno corrente, lavori che sarebbero ultimati anche prima, se i suggerimenti di coloro che avrebbero dovuto aiutare la esecuzione delle opere non avessero impedito, dopo quattro mesi, l'approvazione del contratto per l'armamento, non mancassero sempre i progetti, e negli ordini di esecuzione non regnasse una continua e deplorevole incertezza ».

Ferrovia Asti-Alba — Scrivono da Asti alla *Gazzetta Piemontese*:

« Da parecchi giorni sono qui giunte, e lavorano con alacrità, due squadre di ingegneri per lo studio della ferrovia Asti-Alba. Il progetto viene elaborato a cura ed a spese della provincia di Cuneo, sotto l'intelligente direzione dell'ing. Modesto Soleri, capo dell'Ufficio tecnico della provincia stessa ».

Ferrovie Lombarde. — Il Consiglio provinciale di Milano nella tornata del 10 corr. agosto, sulla proposta della propria Deputazione, e ad unanimità meno tre voti, deliberò:

« Di optare, a sensi e per gli effetti dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 n. 3048, pel disposto dell'articolo stesso, per quanto riguarda il concorso della provincia nella costruzione delle ferrovie Lecco-Colico, Gallarate-Laveno e Ponte San Pietro-Seregno, rinunciando al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio di dette linee, di cui è parola nell'articolo 14 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 ».

Ferrovia Como-Quadronna. — La Società delle Complementari ha avanzato domanda alla Deputazione provinciale di Como affinchè voglia passare alla visita delle travate metalliche lungo la linea Como-Quadronna (ponte sulla Cosia, sul Seveso, ecc., sopratutto il cavalcavia della Napoleona cui dovranno assistere anche gl'ingegneri della Mediterranea).

Ferrovia Udine-Cividale. — Procedono alacremente i lavori per la costruzione della ferrovia Udine-Cividale che affermasi debba compirsi entro l'anno. Sono già in costruzione i 15 caselli di guardia, tre dei quali sono terminati, lavorasi alacremente al ponte sul Torre ed è pronto il materiale per dar mano alla costruzione di quello sull'Ellero.

Ferrovia Viterbo-Montefiascone. — I lavori del tronco Viterbo-Montefiascone procedono alacremente e bene Di questi giorni sono stati visitati dall'ispettore Schioppo, il quale ha manifestato la sua piena soddisfazione all'impresa e all'ingegnere sig. Tomassi, al quale si deve principalmente il merito della esecuzione.

Il pronto compimento della ferrovia è un vivo desiderio di tutti.

Tramwai Astigiani. — Il 27 agosto corr. alle ore 10 ant. si terrà in Asti, presso il notaio Pia, l'incanto dei tramwai Asti-Montechiaro-Cortanze e Asti-S. Damiano-Canale, della lunghezza complessiva di chilometri 40 circa, con tutto il materiale fisso e mobile e col diritto ai sussidi dei Comuni interessati per L. 188,000. Il prezzo complessivo a base d'asta è fissato in L. 405,000. Le condizioni ed i documenti sono visibili ogni giorno presso il prelodato notaio Pia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie germaniche. — I provvisorii rendiconti delle Amministrazioni delle ferrovie degli Stati dell'Impero germanico per il 1° semestre del corrente anno portano un introito totale di M. 406,883,478, ossia M. 6,264,179 in più della somma portata dai rendiconti provvisori pel 1° semestre 1884, e M. 3,983,195 in più dell'introito risultante dai conti definitivi per lo stesso periodo. Nella suindicata cifra non sono compresi gl'introiti delle ferrovie dello Stato Bavarese. La sola Prussia ha ricavato sulle sue linee un prodotto di M. 318,956,487, ossia M. 4,732,024 (o marchi 3,069,144) in più del 1° semestre 1884.

Le linee appartenenti a Compagnie, ma esercitate dagli Stati, diedero un complessivo prodotto di M. 2,132,840 (con un aumento di M. 154,546 o M. 103,096 rispettivamente). Le Compagnie poi che esercitano per proprio conto le loro ferrovie, incassarono M. 19,914,721 (con un aumento di M. 852,202 ossia M. 386,478 rispettivamente),

Queste cifre però non hanno che un'importanza relativa, poichè è il prodotto chilometrico che porge l'idea della vera situazione. Occorre ancora ricordare che lo Stato prussiano, la cui rete ferroviaria va ogni giorno estendendosi per l'assorbimento delle linee private, si trova sotto questo rispetto in un periodo di transizione. Fatta questa osservazione, ecco pertanto il quadro dei prodotti chilometrici:

	Prodotto chilom.co	DIFFERENZA col risultato provv. 1.o semestre 1884	col risultato defin.vo 1.o semestre 1884
Ferrovie degli Stati . . M.	14,558	— 143	— 226
Ferrovie dello Stato prussiano . . . . . . »	15,512	— 202	— 284
Linee private esercitate dagli Stati . . . . »	10,152	+ 736	+ 491
Linee esercitate dalle Compagnie. . . . . . »	8,408	+ 327	+ 130

Ferrovie Sassone. — Le ferrovie attualmente amministrate dal R. Governo di Sassonia hanno una lunghezza complessiva di 2,308 chilometri. In questa cifra sono compresi 405 chilom. di ferrovie complementari a scartamento ridotto, 79 chilom. di ferrovie di Società esercitate dallo Stato e 46 chilom. di ferrovie private, serventi a miniere di carbon fossile ed esercitate parimente dal Governo. Trovansi poi in corso di costruzione 138 chilom. di ferrovia, di cui 53 chilom. a scartamento ridotto.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici francese ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell' Ovest ad aprire all' esercizio, nel giorno 20 corrente agosto, la linea Eu-Dieppe, che ha una lunghezza di 41 chilometri 400.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta commerciale svizzera* ha pubblicato la ricapitolazione del reddito delle strade ferrate svizzere, da cui si rileva che il complesso della rete ferroviaria in esercizio nella Svizzera ha uno sviluppo di 2808 chilometri; nel primo semestre del corrente anno diede un reddito totale di fr. 31,048,240, ossia fr. 11,061 in media per chilometro. L'anno precedente, per lo stesso periodo corrispondente, questo prodotto era stato di fr. 11,282 per chilometro, ossia in complesso di fr. 31,680,175.

Dal punto di vista degli introiti chilometrici, le strade ferrate in prima linea sono: la ferrovia di comunicazione delle stazioni di Basilea, con fr. 21,026 per chilometro, la ferrovia del Gottardo, fr. 18,266, la Centrale, fr. 14,498, la Bötzberg e la linea Sud-Argoviese, fr. 13,702, la Zurigo-Lucerna, fr. 12,490, l' Unione delle strade ferrate svizzere, fr. 11,442, e la Nord-Est, fr. 10,784.

Ferrovie Serbe. — I rappresentanti della Società per l' esercizio delle ferrovie Serbe sono giunti a Belgrado per fare al Governo la consegna del tronco Nisch-Leskovatz. Non appena sarà compiuta tale consegna, il tronco ferroviario Nisch Vranya verrà posto in esercizio.

Notizie Diverse

Regolamento per gli appalti. — Con riserva di più ampiamente informarne i lettori, crediamo per intanto utile avvertirli che alcune modificazioni verranno od almeno presto saranno arrecate alle disposizioni regolamentari relative agli incanti. Le principali innovazioni sarebbero le seguenti:

Le offerte a schede segrete si riceveranno simultaneamente in più luoghi. Le offerte telegrafiche non saranno valide; parimenti non saranno validi i mandati per procura generale.

Si potranno fare offerte per conto di terze persone, riservandosi di nominarle, purchè l' offerente abbia i requisiti necessarii e sia intestato a suo nome il deposito di garanzia.

Movimento ferroviario a Genova. — Nello scorso luglio furono nelle varie stazioni di Genova dalla ferrovia caricati n. 16,271 vagoni con tonnellate 135,134 di merci mentre nel corrispondente mese dell' anno 1884 furono caricati vagoni 13,002 con 110,406 tonnellate; quindi si ottenne un aumento di 3269 carri e di 24,728 tonnellate nel solo mese suindicato: aumento che nella media giornaliera si traduce in circa 100 carri al giorno e 796 tonnellate di merce, poichè nel 1884 nel mese di luglio la media giornaliera del carico era di 420 carri e 3561 tonnellate, mentre nel 1885 si è elevata a 525 carri con 4357 tonnellate.

A formare questi confortanti risultati del mese concorsero: lo scalo di Piazza Caricamento per 3913 vagoni con un carico di 27,583 tonnellate, lo scalo di Santa Limbania con 5513 carri 49374 tonnellate e lo scalo di S. Benigno con 6845 carri di 58,177 tonnellate.

Esposizione nazionale di Budapest. — In occasione delle grandi mostre internazionali di animali vivi che avranno luogo nell'Esposizione nazionale di Budapest dal 1° settembre al 10 ottobre p. v., il Comitato dell'Esposizione ha preso delle disposizioni per facilitare il viaggio in ferrovia. In tutte le grandi città dell' Europa verranno rilasciati dei biglietti con riduzione del 50 0[0 e del 33 0[0.

Per utilizzare poi l' intervallo di tempo dall' 8 settembre al 5 ottobre, l' Amministrazione delle R. Ferrovie Ungheresi ha stabilito 12 viaggi circolari per la Bassa Ungheria, lungo il Danubio, fino alle porte di Ferro, a Belgrado, Bukarest, potendo proseguire fino a Costantinopoli. I prezzi dei biglietti per questi viaggi circolari sono modicissimi. Tutti gli altri particolari si leggono nel bollettino appositamente pubblicato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, ebbero in generale un mercato piuttosto freddo; ma non fu così per rispetto alle Azioni della Società delle Meridionali sostenute eccezionalmente da parte di quella speculazione, e per la ragione stessa che si diede a sostenere le Azioni del Mobiliare nei primi giorni, le Meridionali ch' erano tenute a stento sul 679 al 678, negli ultimi presero di sbalzo il 682 e quindi il 688. Le Obbligazioni relative con poche transazioni si aggirarono sul 307 al 306.50; i Buoni sul 542.

Le Azioni della Società Mediterranea, anch'esse un po' languide al principio, furono meglio trattate in seguito, e da 534 salirono a 538 e 540. Nuovo nell' arringo e comparso in tempo non propizio questo valore non ha avuto così presto quel successo che si aspettava, ma lo avrà in seguito e splendido. Esso rappresenta una linea sulla quale è fatto il maggiore e più importante traffico d' Italia, e solo che i commerci si risveglino un poco, il reddito presente, già cospicuo, avrà un incremento notevole.

Gli introiti della Mediterranea nel passato mese di luglio (e si sa che questo mese è preso a base come media degli introiti) ascesero a L. 10,377,070. In questa somma sono comprese le imposte sui trasporti e le quote di servizio cumulativo, gli assegni ecc. ecc., mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea, dalle Amministrazioni in corrispondenza. E basti questo primo saggio a dimostrare quali potranno essere i benefizii sperabili in un prossimo avvenire, allorchè ogni cosa verrà ordinata e posta in condizioni normali.

CONVOCAZIONI

Società Tramvia in Vicenza. — Assemblea generale ordinaria il giorno 23 agosto 1885, nella sala del Consiglio della Banca provinciale Vicentina in Vicenza, contrada Porto, n. 605, piano terreno, alle ore 12 meridiane, per approvazione del bilancio a tutto 11 luglio 1885; aumento del

capitale sociale; proposte del gerente ed eventuali deliberazioni sulla riforma organica della Società.

Andando deserta la fissata adunanza per mancanza di numero, i signori azionisti sono riconvocati pel 30 agosto stesso.

Società anonima dei Consumatori di Gaz-Luce in Torino. — Assemblea ordinaria al teatro Vittorio Emanuele, alle ore 2 pom. di lunedì 31 agosto corrente, per: bilancio dell'esercizio annuale, cominciato col 1.o luglio 1884 e terminato col 30 giugno 1885, colle corrispondenti relazioni del Consiglio e dei sindaci; Sede sociale - acquisto di Casa; nomina del presidente dell'Assemblea, scadendo per anzianità il conte Corsi di Bosnasco avv. Giacinto; nomina di tre Consiglieri, scadendo per anzianità i signori Goffi Luigi, Romano cav. Giovanni e Stratta Vincenzo; nomina di tre sindaci e due supplenti essendo scaduti i signori: Cane Vincenzo (decesso), Quaranta Gaspare (dimissionario), Chiappetti cav. Valenzo ed i signori Paretto Michele e Ponchia cav. Maurizio, supplenti.

Nel caso di seconda convocazione, essa avrà luogo nello stesso teatro alle ore due pom. di martedì 29 settembre prossimo, nella quale le deliberazioni saranno valide qualunque sia il numero degli Azionisti intervenuti ed il capitale rappresentato.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Adunanza generale in Venezia il giorno 28 del prossimo settembre, ad un' ora pom. nel palazzo della Banca, già Manin, sul Canale Grande.

In tale adunanza si procederà alla elezione dei membri del Consiglio di reggenza della sede di Venezia, per la rinnovazione del terzo dei reggenti e dei censori uscente di ufficio, e per la surrogazione di quelli che per qualunque altra causa avessero cessato dalle loro funzioni presso il Consiglio medesimo.

Hanno diritto d'intervenire all'adunanza tutti gli azionisti possessori da sei mesi almeno di un numero di Azioni non inferiori a quindici.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Comune di Pontedera (23 agosto, ore 11 ant., fat.) — Appalto dei lavori di muramento occorrenti per il nuovo Palazzo delle pubbliche Scuole, provvisoriamente aggiudicato per lire 74,079.80. (V. n. 30 del *Monitore*).

Città di Torino (24 agosto, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione del primo incanto). — Appalto della provvista di ruotaie di pietra granitica delle cave d'Alzo. (V. n. 31 del *Monitore*). Fat. ore 11 ant. 2 settembre.

Prefettura di Bologna (24 agosto, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di alzamento e sistemazione di ambedue le arginature nel superiore 1 tronco dell'Idice dal Ponte della Riccardina alla Chiavica del Cavedone nel comune di Budrio. Prezzo L. 17,200. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di giorni 90 naturali consecutivi a datare da quello della consegna. Dep. L. 1,000.

Genio militare — Direzione di Piacenza (25 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione di una casermetta per gli uomini di uno squadrone di cavalleria e la sistemazione di vari locali nel Foro Boario Vecchio in Parma, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 17.80 per cento su L. 90,000. (V. n. 30 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia (26 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di scarico e di difesa frontale con buzzoni a nucleo di ciottoli della sponda destra del fiume Po nella località Burrone del Bosco per una estesa di metri 663 cadente nel Comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo Arnaboldi pel prezzo a base d'asta di L. 94,450. I lavori debbono compirsi entro giorni 60 dalla consegna. Cauzione provvisoria lire 5,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (26 agosto, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno del sesto anno, dei varii tronchi d'alveo del torrente dei Camaldoli, influente Carmine, e due diversivi del medesimo alveo, nonchè del canale tra Licola e Patria detto degli Abruzzesi, e canaletti nel bacino dei Bagnoli ed al piede del monte Coroglio, per l'annua somma di L. 18,400. Cauzione provv. L. 2,500; def. il decimo. Fat. a giorni 5.

Città di Roma (27 agosto, ore 11 ant., def.) — Appalto pei lavori occorrenti alla costruzione di nuovi ambienti in uso dei gabinetti di fisica e di storia naturale presso l'Istituto superiore di magistero femminile in via Cernaia, provv. aggiudicato per L. 6,685.10. (V. n. 30 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (27 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina nel primo Dipartimento, di cinque caldaie ausiliarie e dei relativi accessori, provv. deliberato per L. 42,289.37. Dep. L. 4,300.

Prefettura di Parma (27 agosto, ore 11 antim., def. — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione del tratto dell'argine detto dei Pratisoli in sinistra del canalazzo Terrieri in comune di Sorbolo, per la complessiva lunghezza di metri 1722. Prezzo L. 22,610. I lavori debbono ultimarsi entro 60 giorni consecutivi dalla consegna. Il pagamento del prezzo d'appalto sarà fatto in rate di L. 3,000 durante l'esecuzione dei lavori e in ragione del loro avanzamento. Cauz. provv. L. 1,200; def. il decimo.

Prefettura di Reggio-Calabria (27 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori urgenti alla frana Incudine, secondo i progetti d'arte redatti dall'Ufficio del Genio civile e cogli obblighi tutti portati dal capitolato speciale di appalto in data 16 ottobre 1883, nonchè secondo le norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori di conto dello Stato. Prezzo lire 56,100. Cauz. provv. L. 2,800; def. il decimo. Fat. a mezzodì 12 settembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Girgenti (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta. — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte a tre arcate sul fiume Platani lungo l'ottavo tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 20, da Trapani per Castelvetrano a Montallegro, compresi gli accessi al ponte stesso, per L. 158,400. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi ventidue consecutivi. Cauz. provv. L. 8,000; def. il decimo. Fatali a 15 giorni.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pisa (29 agosto, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per condurre l'inalveazione del Nuovo Ozzeri, dal punto d'intestatura con quello attuale, al paletto O inferiormente a Montuolo, fino al nuovo sbocco da stabilirsi nella sponda sinistra del fiume Serchio all'origine della voltata delle Carte, in corrispondenza al picchetto 44 ed a distanza di metri 300 circa a valle del termine chilometrico n. 6, misurati in linea d'argine del fiume recipiente, provv. deliberato per lire 966,327.47. (V. n. 29 del *Monitore*).

Ministero di agricoltura, industria e commercio — Direzione dell'Economato generale (29 agosto, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto per fornitura degli stampati: 1.o Tanto di moduli che di materie di testo occorrenti all'Amministrazione centrale dei telegrafi. — 2.o Delle stampe di testo del Ministero della pubblica istruzione non comprese nei contratti in vigore, e — 3.o Sussidiariamente degli stampati in genere di altre Amministrazioni governative, quando fossero richiesti.

La fornitura dovrà essere eseguita in Roma e dovrà essere consegnata all'Economato generale nella stessa città.

La spesa in misura approssimativa, è prevista in L. 50,000 all'anno.

Il contratto avrà la durata dal 1.o gennaio 1886 fino al 30 giugno 1890. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 8,000. Fatali mezzodì 16 settembre.

Direzione del Genio militare di Venezia (29 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della sistemazione di coperture e rabbrecciamenti di muri dei fabbricati ad uso magazzini di materiale d'artiglieria nell'isola Lazzaretto Vecchio presso Venezia, della spesa di L. 40,000, da eseguirsi nel termine di giorni 150. Dep. L. 4,000. Fat. mezzodì 14 settembre.

Deputazione provinciale di Macerata (29 agosto, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di manutenzione della strada Falerense Ginesina in durata di nove esercizi, a cominciare dal giorno della stipulazione del contratto a tutto l'esercizio 1893, provv. deliberato per L. 53,388.16. Dep. per spese L. 1,000; cauz. il decimo.

Comune di Casteltermini prov. di Girgenti (30 agosto, ore

11 ant., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della condotta delle acque delle sorgenti di Chirumbo nel comune di Casteltermini giusta il progetto redatto dai signori ingegnere Vincenzo Macri, architetto Pietro Burgio e prof. Michele Capitò, ed in base al testo unico delle condizioni generali di appalto approvato da questo Consiglio comunale. Prezzo L. 374,199.91. L'appaltatore dovrà compiere i lavori nel termine di un anno, a contare dal giorno in cui glie ne sarà fatta la regolare consegna.

Il pagamento delle opere e provviste verrà eseguito dopochè l' acqua sarà pervenuta nelle fontane entro l' abitato, in rate annuali di L. 15,225 ciascuna fino all' estinzione, e nei modi e colle forme prescritte dall' articolo 35 del capitolato generale di appalto. Cauz. provv. L. 20,000; def. L. 37,419.90.

Municipio di Ronciglione (30 agosto, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo carcere mandamentale, in conformità del capitolato d' oneri, e del progetto redatto dall' ing. sig. Tiscornia, non che del regolamento di Contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 1 settembre 1870, n. 5352. Prezzo L. 24,580. Le opere tutte dovranno essere compiute nel termine di mesi 24 dalla consegna. Cauzione provv. L. 1,225; def. L. 2,450. Fat. mezzodì 14 settembre.

Comune di Chieti (31 agosto, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della costruzione, manutenzione ed esercizio di una conduttura d' acqua potabile della portata non minore di litri 25 a minuto secondo, raccogliendo le sorgenti sotto la denominazione di *Bocca di Foro* e della *Madonna degli Angioli*, e in caso di bisogno anche quelle di *Grave* e *Gravetta*, per la presunta somma di L. 55,000 all' anno, soggetta a ribasso di asta e per tutta la durata del contratto, stabilita ad anni 50.

I lavori debbono compirsi nel termine di mesi 30 dalla consegna. Cauz. provv. L. 20,000; def. L. 100,000. Fat. a giorni 15.

Municipio di Bergamo (31 agosto, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della costruzione del pubblico macello secondo il progetto 12 maggio 1885, dell' architetto sig. Enrico Galbiati. Prezzo L. 163,446.26. Dep. per spese L. 4,000; cauzione L. 10,000. Fat. mezzodì 16 settembre.

Municipio di Carrara (31 agosto, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla completa costruzione di un fabbricato per uso caserma di fanteria, per la presunta somma soggetta a ribasso d' asta, di L. 215,432 e centesimi 40. I lavori dovranno compiersi in 14 mesi dalla consegna. Cauz. provv. L. 15,000; def. L. 20,000. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Avellino (31 agosto, 2.a asta, per deserzione del primo incanto) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria che da Nusco arriva alla provinciale Calore-Ofanto. Prezzo L. 46,018.03. Cauz. provv. L. 400; def. L. 4,000. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (31 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione quinquennale delle opere di bonificazione eseguite e da eseguirsi tanto nella parte orientale che in quella occidentale del lago Salpi, provv. deliberato per L. 33,412.33 annue. Cauz. provv. L. 3,200; def. mezz' annata canone d' appalto.

Comune di Soriano nel Cimino (2 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste necessarie alla costruzione di una nuova condottura di acqua potabile dalla località delle sorgenti in contrada Ontaneto, territorio di Canepina, all'abitato di Soriano, della lunghezza di metri 4604. Prezzo L. 48,000; cauz. provv. L. 1,000. Fat. mezzodì 18 7.bre.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto del Ministero della guerra n. 15 tende ospedaliere (sistema privilegiato A. Cottrau).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª SETTIMANA. — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1885

RETE ADRIATICA-TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	534,289.05	301.86
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	523,925.60	304 25
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 10,363.45	— 2.39
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,736.26	13,078,760.69	7,532.72
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	12,222,363.10	7,097.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 14.26	+ 856,397.59	+434.95
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	228,618.75	153.33
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	210,978.34	150.38
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 17,640.41	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,384,041.88	4,281.72
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,387.40	5,999,156.06	4,324.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+103.60	+ 384,885.82	— 42.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	14,279.38	421.67	14,701.05
Torino-Lanzo . » 32	35,460.41	9,701.72	45,162.13
Settimo-Rivarolo » 23	11,197.44	8,220.74	19,418.18
Santhià-Biella . » 30	23,075.62	21,638.63	44,714.25
Fossano-Mondovì » 24	3,163.63	46.47	3,210.10
Sassi-Superga . . » 3	6,629.80	»	6,629.80
	93,806.28	40,029.23	133,835.51

Strade Ferrate Romane

20ª SETTIMANA. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1885.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	785,206.44	23,734.90
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	679,375.88	21,033.10
Differenza (in più . . .	41	105,830.56	2,701.80
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 13 maggio 1885 .	1,725 —	13,551,594 47	20,481.68
Periodo corr. 1884	1,684 —	13,652,538.51	21,044.22
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	100,944.04	562.54

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 agosto 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	17,301.90	2.050 15	17,646.80	1,567.93	2,975.10	1,848.65
Bagagli . . .	552.73	122.20	197.35	17.50	47 25	8.00
Merci G. V.	2,728.51	285.65	770.75	171.00	366.10	»
Merci P. V.	17,186.90	1,952.15	1,830 55	1,253.95	1,295.70	3,375.30
Totali . .	37,770.04	4,410.45	20,445.45	3,010.38	4,684 15	5,231.95

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6[illegible]
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrasia*	» di Catanzaro	1118
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 13 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	6[illegible]9
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sulla *Reggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	48
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbane	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3[illegible]
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 756 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari Ancona, Pietralcina, Morcone, Lavino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13335
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7711
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3000
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	209
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	1221

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per riforaitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 832 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dal 1° *al* 10 *Agosto* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,491,894.04
Merci a Grande Velocità	»	412,658.97
Merci a Piccola Velocità	»	1,642,876.36
Telegrafo	»	15,047.55
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,562,476.92**

RICAPITOLAZIONE *dal* 1° *Luglio al* 10 *Agosto* 1885.

Viaggiatori	L.	5,677,145.11
Merci a Grande Velocità	»	1,639,903.34
Merci a Piccola Velocità	»	6,565,751.92
Telegrafo	»	57,346.55
Complessivamente al lordo . . .	L.	**13,940,146.92**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 26 Agosto 1885. — Num. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

IL CONGRESSO FERROVIARIO DI BRUXELLES

Festeggiando il Belgio il cinquantesimo anno da che la vaporiera percorreva per la prima volta le sue strade di ferro, si tenne, nella prima metà del corrente mese, a Bruxelles un Congresso ferroviario internazionale, dei cui lavori noi abbiamo a suo tempo pubblicato l'ordine del giorno.

Il programma delle questioni che dovevano trattarsi era assai vasto, come quello che si aggirava su tutto quanto ha attinenza col perfezionamento nella costruzione e nello esercizio delle ferrovie: giova però tributare le meritate lodi agli ingegneri belgi, i quali allo scopo di facilitare il lavoro dei congressisti e nell'intento che questo riuscisse quanto più era possibile fecondo, fornivano una relazione su ciascuna parte del programma, posando chiaramente le questioni che trattavasi di risolvere.

All'invito del Governo belga, diramato si può dire in tutte le parti del mondo civile, di partecipare al Congresso si ebbero ben circa 350 adesioni, fra le quali quelle delle più spiccate notabilità d'Europa; e 18 furono le Potenze che inviarono a Bruxelles delegati scelti fra le autorità le più note nel campo ferroviario. Numerose società ferroviarie private poi dell'Europa e dell'America vollero esservi rappresentate.

Secondo il programma, il Congresso venne diviso in 4 sezioni: la sezione prima doveva trattare delle strade ferrate e della loro costruzione; la seconda dei treni e del materiale; la terza dell'esercizio; la quarta di questioni generali.

L'apertura ebbe luogo il dì 8 corr. agosto. Il ministro di Stato von den Peereboom ricevè gli ospiti del Belgio con un eloquente discorso, di cui ecco i punti più salienti. Disse che la ferrovia nel suo paese era stata osteggiata dall'opinione pubblica fino al 5 maggio 1834, giorno in cui una legge speciale sanzionò la costruzione di una strada ferrata fra Bruxelles, Anversa e la frontiera francese e di un'altra fra Anversa e la frontiera medesima. Oggi invece il Belgio possiede 4356 chilometri di vie ferrate, delle quali 3109 chilometri si esercitano dal Governo e 1247 chilom. da Società private. Ogni 100 chilometri quadri havvi nel Belgio chilometri 14,67 di ferrovia, e perciò la rete ferroviaria di questo paese è la più fitta del mondo. Ma queste son soltanto le ferrovie di prim'ordine; fra breve altri 1200 chilometri di ferrovie di secondo e di terz'ordine completeranno la rete belga ed incoroneranno l'opera della costruzione nel piccolo regno.

In quanto al movimento, l'oratore osservò che nel 1835 il numero dei viaggiatori ferroviarii nel Belgio fu di 421,000, mentre nel 1884 aveva raggiunto la cifra di 51 milioni. Il traffico merci, da tonnellate 102,000 nel 1840, aumentò fino a tonnellate 21,000,000 nel 1884.

Passò in seguito a parlare del capitale d'impianto. Disse che quello per le ferrovie governative rappresenta un valore di 1,200,000,000 di lire, e quello delle ferrovie di Società private non è minore di 400,000,000. Ma l'on. Ministro osservò che il frutto il più sorprendente dalle ferrovie lo trasse il commercio belga, il quale rappresenta oggi fra importazione ed esportazione un valore di 5,415,000,000 di lire, mentre nel 1835 ammontò appena a 359,000,000.

Notevole fu poi la chiusura del discorso, nella quale il Ministro disse che quantunque i Congressi non diano sempre un frutto di subito realizzabile, egli sperava tuttavia che a quella guisa che l'unione postale era diventata una istituzione di importanza straordinaria, così l'unione ferroviaria, dopo aver superato tutte le difficoltà che le leggi nei vari Stati ad essa oppongono, sarebbe divenuta un fatto compiuto, almeno per tutte quelle materie in cui è possibile ed utile un accordo universale: e di questo edifizio avvenire l'oratore si augurò che il Congresso di Bruxelles gettasse la prima pietra.

Al discorso del Ministro belga rispose, in nome dei delegati stranieri, il delegato della Francia, ispettore generale Brame.

Al Congresso vennero intanto presentati due indirizzi: l' uno della Società politecnica russa, l' altro del primo Circolo ferroviario di Vienna, tutti e due esprimenti augurii di buona riuscita.

Si procedè poi alle elezioni, e rimasero eletti: presidente il sig. Fassiaux, segretario generale nel Ministero delle ferrovie del Belgio: vice-presidenti i signori Brame (Francia); Fairbairn (Inghilterra); Thilen (Germania); Kerkwyk, (Olanda) e Werchawsk (Russia). Il presidente Fassiaux espose quindi l' ordine del giorno, già noto per varie pubblicazioni, e il presidente delle ferrovie vicinali nel Belgio, sig. de Bruyne, lo ringraziò in nome dei congressisti.

Dopodichè il Congresso si costituì nelle varie sue sezioni e commissioni.

Delle discussioni e decisioni prese sia nelle varie sezioni sia nelle sedute plenarie, non ci è possibile, per il momento, di dare un rendiconto particolareggiato e preciso: ci limiteremo quindi ad accennare alle principali questioni trattate ed alle più importanti deliberazioni prese, riservandoci a quando saranno pubblicati tutti gli atti del Congresso, di farne speciale oggetto di nostro esame.

Come già si è detto, le tre prime sezioni dovevano studiare dei punti tecnici, come i tipi di ferrovie meglio adatti alle diverse linee secondo la loro natura e l' importanza; i principii da osservare nella costruzione del materiale mobile per facilitarne lo scambio: i mezzi generali di ridurre le spese d' esercizio e garantire la sicurezza del movimento sulle linee e nelle stazioni; i migliori sistemi di istallazione in vista della rapidità, della comodità e della protezione dei treni passeggieri; le disposizioni più semplici per assicurare, in caso di sinistri, le corrispondenze tra gli agenti della linea, dei treni e delle stazioni; l' influenza degli apparecchi del *Blok-System* sull' aumento della potenza di trasporto delle ferrovie ecc.

Le questioni d' ordine generale devolute alla 4ª sezione riflettevano le vie secondarie come affluenti di trasporti; riguardavano inoltre: l'esame dei principii per facilitare ed estendere i rapporti tra le linee di diversa natura, e dei sistemi d'esercizio più economici per le ferrovie a piccolo traffico; gli studi delle misure che potrebbero essere generalizzate per assicurare il più possibile il riposo festivo agli agenti ferroviarii; l'accordo tra i diversi esercizii per l' adozione d' una classificazione uniforma delle spese e delle entrate che permetta il comparare utilmente i risultati ottenuti dalle diverse Amministrazioni.

Alle ore 2 del giorno 11 corr. mese il Congresso si riuniva in assemblea plenaria, sotto la presidenza di Fassiaux, per deliberare sulle questioni discusse dalle sezioni I e IV, e delle deliberazioni prese ricorderemo quelle relative alle due seguenti questioni che ci sembrano di maggior interesse: quelle cioè delle *traverse* e del riposo festivo.

Una grossa discussione si è subito fatta, relativamente al sistema di traverse.

I partigiani della traversa di legno e di quella metallica disputano già da lungo tempo. Nel Congresso la traversa metallica ha trionfato.

Sulla questione del riposo domenicale — questione difficile a trattarsi da un' assemblea composta di cattolici, protestanti, ebrei e turchi, i signori Bruyn, Griclet e Thielen presentarono questa mozione:

« Il Congresso esprime l' opinione che tanto nell' interesse del personale attivo delle ferrovie, quanto in quello del buon andamento del servizio, sia da estendere il sistema del riposo periodico, cioè far coincidere il riposo nella misura del possibile colla domenica o un giorno di festa, e di provocare a tale effetto gli accordi che potranno essere necessari tra le Amministrazioni ferroviarie ».

Il Congresso votò all' unanimità, meno due voti, questa mozione.

Nel giorno successivo (12) grande fu il lavoro tanto nelle sezioni, quanto nell'assemblea plenaria. La maggior parte delle risoluzioni prese dal Congresso furono d' ordine tecnico. Una lunga discussione s'impegnò intorno alla relazione della 2ª sezione sul principio da osservare nella costruzione del materiale mobile per facilitare lo scambio internazionale. La sezione proponeva di stare alle conclusioni della Conferenza di Berna. Il sig. Leber, invece, voleva che il Congresso si preoccupasse dei pesi eccezionali che percorrono da alcuni anni le linee del centro d'Europa, come locomotive di peso inusitato, cannoni giganteschi, piastre di corazza di dimensioni straordinarie. Il sig. Leber disse di temere che cosiffatti pesi danneggino i ponti metallici e ne preparino la rovina. Gli ingegneri della trazione cercarono tranquillare il sig. Leber e dichiararono che il traffico ognor crescente rende necessario l'aumento della forza e del peso delle locomotive. La proposta Leber fu quindi respinta e adottata quella della sezione. Un altro rapporto della 2ª sezione si occupava dei mezzi generali di ridurre le spese di manutenzione delle ferrovie, del materiale e della trazione e anche questo fu adottato, nonchè un rapporto della 3ª sezione il quale tratta principalmente le questioni delicate relative all'applicazione razionale del *block-system*.

Il Congresso approvò infine, all' unanimità, la relazione della 4ª sezione sulle ferrovie vicinali o d'interesse locale. Le conclusioni della relazione dicono: che le ferrovie vicinali o secondarie vanno considerate unicamente come affluenti di trasporto e impiantate in modo che non s' allontanino dal loro scopo; che le amministrazioni delle grandi ferrovie sia dello Stato, sia delle Società private, devono favorire l'impianto delle ferrovie secondarie, loro ausiliarie, concedendo loro agevolezze per la costituzione del capitale di primo impianto a condizioni assai economiche, per il trasporto del materiale di costruzione, per l' installazione di stazioni comuni, per lo scambio delle merci, per la ripartizione del materiale mobile, ecc.; che gli Stati, le provincie e i Comuni devono accordare alle ferrovie vicinali ogni facilità circa l' uso delle strade ordinarie, la costruzione delle ferrovie e delle stazioni; che sono da raccomandarsi le ferrovie a sezione ridotta, adottandosi, per esempio, un tipo comune di 0.75 o 1 metro; che le operazioni di trasbordo non potrebbero esser considerate come un ostacolo allo sviluppo delle ferrovie a sezione ridotta; infine che le tariffe delle ferrovie vicinali devono offrire maggiore elasticità, secondo le condizioni speciali di ciascuna linea, onde i Governi faranno bene ad accordare alle ferrovie secondarie dei *maximum* di tariffa superiori a quelli delle ferrovie a sezione intera e una maggiore libertà nell' applicazione delle tariffe e maggiori larghezze nelle condizioni di costruzione ed esercizio.

Da ultimo ricorderemo ancora le principali deliberazioni prese dall'assemblea plenaria nell'ultima sua seduta, prima della chiusura del Congresso

Dapprima si votò in favore della comunione delle stazioni di grandi e piccole linee e della concentrazione di ciascuna stazione comune nelle mani di una sola direzione, tanto nell'interesse del servizio che in vista della sicurezza dei viaggiatori.

Conformemente al voto della 4ª sezione, fu anche convenuto essere desiderabile e giusto che le linee secondarie (ferrovie vicinali ed economiche) siano considerate come affluenti di linee principali e ricevano l'appoggio di queste.

L'assemblea non volle poi pronunciarsi in favore dei freni automatici in rapporto agli altri freni in uso, ma emise la seguente deliberazione in favore dei freni continui:

« Considerando che i freni continui resero negli ultimi anni dei servigi incontestati nell'esercizio ferroviario, il congresso stima di raccomandarne l'applicazione nella più larga misura ovunque sia compatibile colle condizioni di esercizio delle diverse Compagnie ».

Relativamente ad un'altra importante questione dibattuta nella 2ª sezione cioè sulla sicurezza dei viaggiatori, il Congresso non raccomandò un sistema speciale per garantire i viaggiatori contro i mille accidenti che possono verificarsi nella piccola prigione d'un compartimento, e si limitò alla seguente raccomandazione generica:

« È desiderabile di stabilire un sistema efficace di intercomunicazione tra i viaggiatori e gli agenti, almeno nei treni di lungo percorso ».

Ha da ultimo sciolta una delle più grosse questioni sottopostele; cioè la creazione d'un ufficio di statistica tecnica a Bruxelles, indipendente dall'ufficio di statistica generale sedente a Vienna.

La 4ª sezione aveva preconizzata l'istituzione immediata di questo ufficio. In assemblea plenaria, si chiese se il congresso avesse i poteri necessari per decidere tale istituzione. Si avanzarono parecchi sistemi; e tra altri fermò l'attenzione quello del rappresentante del Brasile, Pineiro, tendente alla riunione d'un nuovo Congresso specialmente incaricato d'organizzare tale ufficio internazionale di informazioni speciali.

Il Congresso adottò la proposta del sig. Pineiro, con questa deliberazione:

« La Commissione organizzata del Congresso, assistita dall'ufficio di quest'ultimo, è incaricata di preparare un nuovo congresso e di sottoporgli le basi d'una associazione scientifica internazionale avente per scopo di favorire i progressi tecnici dell'industria delle ferrovie mediante riunioni di congressi, conferenze, pubblicazioni e di tutti gli altri mezzi, specialmente facilitando le relazioni tra Amministrazioni ferroviarie. Provvisoriamente essa è incaricata di compiere le funzioni d'ufficio della statistica tecnica delle ferrovie.

« Il prossimo congresso sarà incaricato di prendere delle misure per l'istituzione d'un ufficio internazionale di statistica tecnica a Bruxelles ».

LIQUIDAZIONE DELLA SOCIETA'

DELLE STRADE FERRATE ROMANE

Ricaviamo dalla *Nazione* di Firenze le seguenti informazioni circa la liquidazione della Società delle Ferrovie Romane, la quale per le difficoltà cui doveva necessariamente andare ed è andata incontro per l'attrito di tanti e disparati interessi, non ha altri esempi nella storia delle intraprese industriali.

Il prelodato periodico, dopo aver notato che la detta liquidazione è entrata in una nuova fase, così ne parla:

La Commissione liquidatrice costretta da quella clausola della convenzione di riscatto, per la quale il Governo non doveva dare la rendita e gli interessi arretrati se non che in proporzione dei titoli raccolti e consegnati alla regia amministrazione, cercò con ogni mezzo di pubblicità di spingere i possessori di azioni a presentarle tempestivamente non solo perchè non incorressero nella prescrizione triennale dei titoli, ma anche per poter dare agli azionisti un primo reparto in una misura ragguardevole e più elevata che fosse possibile.

Le sollecitazioni fatte costantemente dalla solerte Commissione sortirono negli ultimi mesi un risultato talmente considerevole, che al 31 dicembre 1884 delle 234,055 azioni emesse, quelle che ancora non erano state presentate ascendevano a sole 7,099, delle quali 6,625 comuni, 318 trentennarie e 156 privilegiate Senesi. Cosicchè alle altre 226,956, delle quali era stato domandato il cambio, fu possibile alla Commissione, mercè il potente aiuto del Credito Mobiliare Italiano, di distribuire un capitale di L. 1,363,230 in rendita 5 0[0 e L. 13,210,000 in numerario.

Delle 7,099 azioni non pervenute alla Commissione dentro il 31 dicembre ultimo passato, alcune giunsero nei giorni successivi cominciando dallo stesso dì due gennaio; ma la Commissione dovendo attenersi al regolamento non poteva riceverle e non le ricevette che per atto notarile dandone man mano notizie al Ministero, il quale sul parere del Consiglio di Stato dichiarò nel marzo decorso che non era il caso di dare veruna disposizione a favore di queste azioni arrivate dopo la scadenza del termine fissato al 31 dicembre.

Pare, ed era da aspettarselo, che di questa risposta non si contentassero i presentatori delle azioni dopo il 31 dicembre, perchè iniziarono una causa chiamando in giudizio la Commissione liquidatrice ed il Governo.

Le ragioni alle quali gli azionisti, attori in questa causa, appoggiavano il loro diritto ad essere ammessi al reparto e negavano la perenzione delle loro azioni erano due: con la prima, che costituiva la loro tesi, sostenevano, che nella Convenzione di riscatto comunque approvata per legge non era possibile con un patto contrattuale derogare ad una disposizione di diritto comune e di ordine pubblico, come quella della prescrizione riducendola da trenta anni a tre solamente: con la seconda questione sostenevano, che anche nella ipotesi che si potes-

sero con la convenzione restringere i termini per la prescrizione fissati dal Codice, i tre anni utili per la presentazione dei titoli non erano in fatto decorsi.

E in vero, comunque con l' ultima convenzione del 26 aprile 1879 fossero gli effetti della Convenzione di riscatto ritardati a tutto il 31 dicembre 1881 cosicchè potesse credersi che i tre anni per la prescrizione e perenzione delle Azioni dovessero cominciare a decorrere col 1° di gennaio 1882, e compiersi col 31 dicembre del 1884, pure, siccome non era stato possibile il cambio delle azioni prima del 2 settembre 1882, perchè prima il Governo aveva dovuto approvare il Regolamento proposto dalla Commissione liquidatrice per l' esecuzione della convenzione, era mancato al 31 dicembre 1884 il termine utile del triennio per i portatori di azioni alla presentazione dei loro titoli al cambio, termine che a giusto rigore non si poteva compiere che il 2 di settembre dell' anno corrente.

Il Tribunale con sentenza pubblicata nel dì 30 del giugno decorso accolse le domande dei possessori di circa 700 azioni, i quali erano comparsi in giudizio, ammettendoli a cambiare i loro titoli per la seconda delle ragioni addotte, cioè che al 31 dicembre il termine utile dei tre anni non era compìto e che perciò i possessori di dette azioni erano in tempo a presentarle fino al 2 del prossime mese di settembre.

Stante il principio generale ed assoluto che i magistrati non pronunciano se non sopra delle specie particolari, la sorte favorevole di coloro che hanno provocata la detta sentenza sarà stabilita quando il pronunciato del primo giudice venga confermato dalla Corte d'Appello, dinanzi cui la R. Amministrazione, per quanto sappiamo, ha già portato ricorso:

Se non prendiamo abbaglio, ci pare che spontanee si affaccino due ricerche.

Gli altri possessori delle azioni non presentate al 31 dicembre 1884, devono essi far notificare le loro citazioni entro il 1° settembre 1885 provocando altre sentenze come quella del 30 giugno p. p. sotto pena di non avere più alcun ristoro?

Invece il fatto che dal 1° gennaio 1885 è chiuso lo sportello per la presentazione e che tale chiudimento perdura e si prolungherà per certo al di là del 1° settembre 1885, costituisce desso impedimento analogo a quello che ebbe luogo dal 1° gennaio al 2 settembre 1882 e producente quindi il medesimo effetto a quello attribuito, per intanto, dal Tribunale?

Quando per avventura queste due questioni venissero intavolate e dibattute, non mancheremo di tenere informati i nostri lettori.

E qui per adempiere in modo completo l'ufficio di cronisti, non ci rimane che da aggiungere come nella lite insorta e da tanto tempo agitata dinanzi ai Tribunali fra gli azionisti delle tre diverse categorie, anche l' ultima sentenza della Corte d' Appello di Venezia del 23 dicembre 1884 è stata denunziata in Cassazione da alcuni azionisti comuni che avevano già preso parte al giudizio e da altri nuovi. E per quanto possa esserci sembrato che la Corte Veneta abbia concesso ai portatori delle azioni trentennarie anche più di quello che fosse potuto entrare nella loro aspettativa al principiar della lite, pure ogni parola sul merito delle questioni sollevate in Cassazione eccederebbe il nostro cómpito di cronisti e noi dobbiamo soltanto attendere tranquillamente che la Suprema Magistratura faccia giustizia come vogliono la ragione e la legge.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 33).

D. *Spese e statistica dell'esercizio.*

Dal seguente quadro comparativo si rileva che le spese per l'esercizio 1884 presentano, in confronto di quelle pel 1883, una diminuzione di fr. 364,396 85.

Spese	1883	1884
I. Per amministrazione generale . . . . . . Fr.	392,074.36	Fr. 371,754.08
II. Per sorveglianza e manutenzione delle linee »	1,078,208 25	» 964,114.42
III. Per servizio delle stazioni, delle spedizioni e dei treni . . . . . »	1,124,244.66	» 1,050,820 66
IV. Per serviz. del movimento »	1,894,372.69	» 1,635,255.68
V Diverse . . . . . . »	730,441.92	» 833,000.19
Totali . . Fr.	5,219,341.88	Fr. 4,854,945.03

La spesa totale ascende:

	1883	1884
Per chilometro di linea . . fr.	19,621.59	fr. 18,251.67
» » » treno . . »	3.1295	» 3.1486
» » » percorso utile »	2.6671	» 2.7092
» » d'asse di vetture e vagoni . . »	0.1089	» 0.0996
Per tonnellata-chilometro (peso lordo) . . . . »	0.0200	» 0.0176
» cento dei prodotti d'esercizio	al 45.04 0/0	al 46.06 0/0
» » » sui trasporti	» 49.94 0/0	» 50.14 0/0

Le spese d'esercizio diminuirono in ogni categoria di quelle sovrariferite, eccezione fatta per la categoria delle spese diverse, la quale presenta invece un aumento. Diamo qui in seguito dettagliate indicazioni relative al predetto conto.

1. *Amministrazione generale.*

I cambiamenti effettuatisi nel personale dell' Amministrazione generale furono ricordati in un altro capitolo di questo rapporto. A confronto dell'esercizio 1883 questa categoria presenta una diminuzione di fr. 20,320 28 nella spesa. Tale diminuzione proviene essenzialmente da che nel secondo semestre non si ebbero sedute del Consiglio di amministrazione, dalla riduzione operatasi nel personale del Segretariato della Direzione, ed infine dall'essersi realizzate economie sulle spese di stampa e di legatura di libri.

2. *Sorveglianza e manutenzione.*

Questo ramo di servizio non ebbe nella sua *organizzazione* a subire cangiamento di sorta. Tuttavia, superate che furono le difficoltà del primo periodo dell'esercizio, ed accresciuta, con notevoli opere di difesa e di consolidamento, la sicurezza della linea, parve conveniente di riunire assieme alcuni distretti di cantonieri, e di ampliare taluni distretti di guardiani Questo provvedimento ebbe completo

successo, ed ora i cantoni degli 11 capi di distretto sono divisi in 28 sezioni di cantonieri.

Non ostante che ne sia risultata una riduzione nel personale, il servizio di sorveglianza sulla linea seguì costantemente con speditezza e sicurtà; ogni fatto od incidente che avrebbe potuto nuocere al servizio venne segnalato in tempo, così che la regolarità dell' esercizio non venne mai turbata. Le campane-segnali colle quali i guardiani possono dare rapidi avvisi, funzionarono in modo soddisfacente. Su certi punti della linea la sorveglianza è permanente. Si presero disposizioni speciali per l' ispezione delle numerose gallerie.

Le *spese per il personale* furono superiori a quelle del 1883, di fr. 6,540 98 cioè per quanto riguarda l'Ufficio centrale, e di fr. 10,819.08 per quanto riflette i cantonieri e i guarda-passaggi, ivi comprese le prestazioni degli operai regolari nei casi di rimpiazzo. Il secondo però dei predetti aumenti non è che apparente, perchè le prestazioni degli operai regolari come rimpiazzanti i cantonieri nel servizio di sorveglianza figuravano nel 1883 per circa fr. 10,000 in un altro capitolo del rendiconto (manutenzione dell'armamento). In realtà si effettuò un'economia sulle altre categorie relative al personale e in quelle comprese alla rubrica « altre spese » (forniture d' ufficio, illuminazione e riscaldamento, spese d'inventario, ecc.) si realizzarono pure delle economie.

La manutenzione dei terrapieni e delle opere d'arte importò nell' esercizio una spesa superiore di fr. 19,344 71 a quella del 1883 (fr. 209.475 31 pel 1884 e fr. 190,130.63 pel 1883,: tale aumento dipende essenzialmente dal fatto che la totalità dei lavori di consolidamento di trincee e pareti in pietra figura ora nel conto di esercizio, mentre nel 1883, una parte di dette spese si potè portare a debito del conto di costruzione, sotto forma di lavori di perfezionamento. In fatti poi si eseguirono parecchi lavori di una certa qual importanza per la manutenzione del corpo stradale e sue dipendenze, come ad es.: lo scavo del letto del Gruonbach e la ricostruzione degli argini distrutti dalla piena del 14 e 15 giugno; i grandi lavori di scavo e di consolidamento nelle trincee in morena delle gallerie del Breiten, di Meitschlingen e del Monte Ceneri; la continuazione dei lavori di difesa sulle sponde del Ticino presso Cresciano, l'ispezione, la riparazione e la coloritura dei ponti in ferro esistenti sulla parte sud della linea.

La manutenzione ed i rifacimenti della strada e suoi accessori importarono nel 1884 una spesa minore di franchi 134,986 36 di quella del 1883 (fr. 244,648.05 in luogo di fr. 379,634.41). Questa notevole differenza si deve principalmente al consolidamento del corpo stradale e dell'armamento; per i motivi poi più sopra ricordati, la spesa per questo titolo rientra in parte anche fra quelle pel servizio di sorveglianza. L'aggiudicazione per appalto dei lavori di rifacimento della via diede pure buoni risultati, e per conseguenza nel 1884 si estese tale sistema a tre imprenditori sopra un altro tronco di 74 chilometri.

Durante l'esercizio, vennero rimpiazzate 3934 traversine, 173 traversine di aghi, 2017.5 m. di rotaie, 7 1|2 di aghi e 5 accrociamenti che si trovavano in cattivo stato. Le traversine rimpiazzate si suddividono come segue: 313 traversine metalliche rimpiazzate sul tronco Rothkreuz-Immensee in seguito ad un disguido; 2382 traversine di abete sulla linea Immensee-Erstfeld e 1437 traversine sulle linee nella pianura ticinese: si è altresì su queste ultime linee che si rimpiazzò il maggior numero di rotaie, cioè m. 1653. Nel 1884 si diede principio alla fornitura di rotaie e traverse metalliche per il totale rifacimento dell' armamento delle linee nella pianura ticinese, lavoro questo che verrà man mano effettuandosi nei prossimi anni.

Durante il 1884 sull'intiera linea si verificarono 17 rotture di rotaie (38 nel 1883; di cui 8 per cause estranee (caduta di pietre, disguidi) e 9 per difetti di fabbricazione: per 8 di queste il termine di garanzia non è ancora spirato, e per una invece sì.

Per la manutenzione dei *fabbricati* nel 1884 si spesero fr. 4,446.76 in più che nel 1883 (fr. 50,277 08 invece di fr. 45,830.32); questo aumento deriva precipuamente da una modificazione apportata al fabbricato pei viaggiatori in Bellinzona (*buffet*) e dall' addobbo di una sala d'aspetto di 1ª e 2ª classe.

Per la manutenzione dei *telegrafi*, dei *segnali*, delle *chiusure*, etc. si spesero nel 1884 fr. 6,288.41 in meno che nel 1883 (fr. 41,778.49 a vece di fr. 48,066 90). A questo proposito abbiamo a fare le seguenti considerazioni:

Linee telegrafiche. — Nei punti più esposti, la linea comune allo Stato ed alla Compagnia venne trasformata in cavo sotterraneo per una lunghezza di m. 3860, e quella a noi esclusiva subì la stessa trasformazione per una lunghezza di m. 1070, di guisa che lo stato delle linee telegrafiche e dei segnali si presentava alla fine del 1884, come qui appresso:

	LINEA AEREA.		CAVO SOTTERR.O	
	Lunghezza		Lunghezza	
	della linea	dei fili	della linea	dei fili
	m.	m.	m.	m.
1. Sulla linea comune allo Stato ed alla Ferrovia .	222,300	6.7,650	29,660	78,290
2. Indipendentemente dalla linea comune	26,540	73,280	22,650	31,278
	248,840	690,930	52,310	109,568

L'affitto per il cavo indicato al numero 1 (lunghezza della linea 29.650 m.; dei fili 78,290 m.) ammonta annualmente a fr. 7,798.30. Giova qui osservare che le linee sotterranee danno soddisfacenti risultati. Nella primavera accadde un inconveniente (contatto dei fili) nel cavo del gran *tunnel*, ma a tale inconveniente portò tosto rimedio l'Amministrazione federale, a termini della convenzione.

Campane-segnali. — Il numero delle garrette a soneria si aumentò di 4 sull'intiera strada, di modo che alla fine dell'annata si avevano 154 campane-segnali su un' estensione di 155 chilometri. In occasione di 7 casi d' interruzione nel servizio, i guardiani diedero i segnali, a mezzo di dette campane, per richiedere macchine di soccorso, arrestar treni, etc.

Apparecchi di contatto per controllare la velocità dei treni. — Il numero di questi apparecchi è uguale a quello pel 1883; durante l'esercizio essi segnalarono 84 trasgressioni ai limiti della velocità permessa, cioè 34 per treni diretti muniti di freno Hardy, e 50 per treni omnibus e treni merci. Si fecero studi ed esperimenti per cercare di utilizzare i fili di contatto per le comunicazioni telefoniche fra i guardiani e le stazioni.

Telegrafo — Alla fine dell'esercizio si trovavano in servizio 68 apparecchi Morse ripartiti in 45 uffici telegrafici. Il numero dei telegrammi di servizio fu di 164,373. Durante l' annata si prepararono due stazioni telegrafiche trasportabili con batterie: si piazzarono in vagoni di soccorso dei depositi per potere, in caso d'interruzione della linea, interporle sulla linea telegrafica nei luoghi ove fosse successo l' accidente.

Telefono. — Fra i due palazzi d' amministrazione di Bellevue e del Stadthof funzionano 12 apparecchi telefonici completi; havvene inoltre 2 a Göschenen fra l' apparecchio centrale degli aghi e l' ufficio del capo stazione e 4 a Bellinzona fra gli uffici dei diversi servizi; in tutto 18 apparecchi.

Dischi elettrici. — Alla fine dell' anno si trovavano in servizio 9 di questi dischi, parte come segnali avanzati, parte come segnali principali.

Illuminazione elettrica. — Essa è attualmente adoperata per le ispezioni periodiche nelle gallerie. A questo scopo si preparò un vagone con una macchina dinamo-elettrica e due lampade ad arco, che si può del resto anche utilizzare per i lavori durante la notte

Lo spazzamento della *neve* e del *ghiaccio* importò nel 1884 una spesa totale di fr. 16,198.03, ossia fr. 79 per chilometro di linea a cielo scoperto, a vece di fr. 25,705 12 ossia fr. 124 per chilometro come nel 1883.

Durante l'esercizio non si ebbero interruzioni lungo la linea per causa di eccessiva caduta di neve, o per valanche.

III. *Servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni.*

Le *spese per il personale* sono inferiori di fr. 84 120.41 a quelle del 1883, e ciò in conseguenza della riduzione del numero degli impiegati.

La rubrica *altre spese* presenta invece un aumento di fr. 10,696 41 in confronto dell'esercizio precedente. In primo luogo i provvedimenti contro il cholèra occasionarono una notevole spesa per materiale di pulizia e di disinfezione; inoltre si dovette rimpiazzare una grande quantità di copertoni che si trovavano in servizio fino dal 1874, e finalmente, avendo l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia presentato in blocco pel periodo 1882-1884 il suo conto per la piombatura delle merci alla stazione di Luino, ebbimo per ciò solo un aumento di spesa di fr. 6,000.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nel giorno 24 corrente, per disposizione della Direzione generale della Società italiana per le ferrovie del Mediterraneo, veniva effettuata una visita preliminare di ricognizione alla linea Bricherasio-Barge per parte di una commissione composta dei signori comm. Bachelet capo traffico della 1.a Divisione, comm. Bozzi, ing. capo della 1.a Divisione Manutenzione e Lavori, cav. ing. Tacchini ispettore principale della Trazione, cav. Rossi ispettore principale della Divisione Telegrafi e cav. Frisotti ispettore dell' Economato.

Nella detta visita, effettuata con treno speciale, gli intervenuti ebbero a trovare in buone condizioni e lodevolmente eseguiti tanto l' argine stradale, quanto i manufatti, i fabbricati e l'armamento, ed i lavori di finimento così avanzati da permettere l' apertura all' esercizio nella prima settimana del prossimo mese di settembre. Delle opere visitate meritano speciale menzione il ponte sul torrente Pellice, a poca distanza dalla stazione di Bricherasio, costituito da cinque arcate in muratura della luce di m. 16 ciascuna, ed il ponte sul torrente Grana, pure in muratura ed a tre arcate, di cui quella di mezzo della luce di m. 10 e le due laterali della luce di m. 4 ciascuna per dar passaggio a due strade laterali.

Le stazioni sono in numero di tre, e cioè quelle di Campiglione-Fenile, Bagnolo, Barge: sono tutte dotate di quanto occorre per il servizio merci P. V. e le ultime due poi sono anche fornite di pianari speciali e gru per il carico delle pietre, che formano la più importante produzione di quelle località.

La visita definitiva di ricognizione dei R. Commissari delegati dal Ministero dei lavori pubblici avrà luogo nel giorno 28 corrente, ed in seguito alla medesima verrà fissato il giorno dell'apertura all' esercizio.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione ministeriale il preventivo della spesa occorrente, onde provvedere in via provvisoria alla illuminazione a luce elettrica di quella parte della stazione di smistamento di San Bovo-Novi che trovasi attualmente in condizione di essere esercitata. La spesa che per ciò si presume occorrere ammonta a L. 45,000.

><

Ci informano da Milano che il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate del Mediterraneo avrebbe dato il suo parere favorevole, sulla proposta della Società delle strade ferrate medesime, di valersi cioè delle facoltà di cui all'art. 39 del capitolato annesso al proprio contratto di esercizio, per combattere la dannosa concorrenza che a parecchie linee della rete fanno le tramvie e le ferrovie economiche.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici l'approvazione della residua somma di L. 38,200, occorrente pell' impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Borgio-Verezzi lungo la linea da Spezia al confine francese.

Ha poi anche chiesta l'approvazione di altra residua somma di L. 95,000, necessaria pei lavori di ampliamento e riordinamento generale della stazione di San Giuseppe, lungo la ferrovia da Bra a Savona.

><

Sappiamo che il R. Commissario per l' esercizio delle strade ferrate dell'Adriatico, soddisfacendo ad un incarico avuto dal Ministero dei lavori pubblici, ha compilato uno schema di capitolato da servir di base alla concessione della costruzione e dell'esercizio di due ferrovie funicolari da Piazza Montesanto e da San Pasquale a Chiaia in Napoli, all'altipiano del Vomero, giusta il progetto presentato dalla Banca Tiberina. In detto capitolato il termine di ultimazione della prima delle linee predette sarebbe fissato in mesi 24 dalla data della concessione: e quello della seconda in mesi 21 dalla data dell'approvazione del relativo progetto.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per approvazione, un atto di sottomissione redatto dalla Impresa Arcellazzi-Crespi appaltatrice dei lavori di costruzione del tronco da Lecco ad Oggiono, della ferrovia Lecco-Como, col quale atto la detta Impresa si obbliga di portare a compimento i lavori da essa assunti in appalto, in un periodo di tempo assai minore di quello stabilito nel capitolato annesso al suo contratto.

Coll' atto in discorso la Impresa accetta l'eventuale cambiamento di tipo delle gallerie che dalla Società delle Meridionali, previa autorizzazione del Ministero, venisse sostituito a quello indicato nei documenti di appalto: inoltre dichiara che non farà opposizione a tutte le modificazioni che si volessero apportare ai fabbricati delle stazioni, nonchè all' eventuale cambiamento di tipo delle rotaie e del ferro minuto di armamento.

Fra i compensi che saranno accordati all' Impresa per le nuove obbligazioni che essa assume, vi ha quello che i pagamenti dei lavori e delle provviste saranno fatti alla fine di ogni mese sopra certificati di pagamento rilasciati dalla Società delle ferrovie Meridionali, sotto la cui direzione e sorveglianza i lavori stessi verranno eseguiti.

Siamo poi informati che la Società medesima si è riservata di sottoporre al Ministero le proposte opportune per l' appalto del terzo tronco della linea, compreso fra Merone Ponte nuovo e Camerlata, combinando le cose in modo che i due tronchi da Oggiono a Merone e Camerlata vengano ultimati contemporaneamente al tronco da Lecco ad Oggiono, pel quale il nuovo termine di ultimazione, convenuto nel premenzionato atto di sottomissione, sarebbe di 24 mesi a partire dalla data dell' approvazione ministeriale dell' atto stesso.

><

Abbiamo parlato in un precedente numero del *Monitore* di una istanza della Camera di commercio ed arti di Genova, contro l'applicazione dell' art. 95 del regolamento-tariffe entrato in vigore colle nuove Convenzioni ferroviarie.

Sappiamo a questo proposito che la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo avrebbe proposto, che pei trasporti a piccola velocità non si debba esigere che l' apposizione sui colli merci delle marche e dei numeri; e pei trasporti a grande velocità anche il nome della stazione destinataria. Con una tale misura, nel mentre si soddisferebbe alle esigenze del servizio, si verrebbe a togliere il motivo principale dei lamenti fatti dalla predetta Camera, mantenendosi segreta la ditta speditrice.

In tale senso la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo ha fatto proposte a quella delle linee dell' Adriatico, la quale per altro non ha ancora prese le sue determinazioni al riguardo.

><

Intorno ai progetti presentati per la trasformazione, ampliamento e riordinamento degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, di cui abbiamo fatto cenno nel precedente numero, siamo oggi in grado di dare i seguenti maggiori dettagli:

L'egregio ing. Chiazzari, incaricato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo di un'ispezione degli Opifici di Pietrarsa e dei Granili, ha compilato uno studio sul presente e sull'avvenire degli stabilimenti, nonchè due progetti per un radicale loro riordinamento.

Ed è in seguito all'accuratissimo lavoro del predetto ing. che l' Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo fu messa in grado di fare, come ha fatto, al Governo proposte concrete pel riordinamento di quegli stabilimenti.

Già dicemmo che questi stabilimenti devono destinarsi oltrecchè alle riparazioni di materiale mobile, anche alla costruzione di nuove locomotive e di nuovi veicoli. Però essi, come osservammo altre volte, costruiti per altro scopo, mal si presterebbero per la loro disposizione, alle riparazioni ed alle costruzioni nuove secondo le presenti esigenze della meccanica.

Negli anni decorsi molte spese sono state fatte nei predetti stabilimenti, ma non essendosi in queste seguito un concetto ben definito, si arrivò allo stato deplorevole attuale al quale occorre provvedere.

È quindi necessario affrontare la soluzione di tutto il problema adottando provvedimenti radicali.

I progetti studiati dall'ing. Chiazzari sono informati al concetto di un razionale e generale riordinamento delle due officine, separando la parte delle nuove costruzioni da quella delle riparazioni. Ma per destinare esclusivamente alle nuove costruzioni uno degli Stabilimenti, occorre aver garantito un lavoro che l'ingegnere predetto fissa in un minimo di 20 locomotive e di 300 veicoli fra carri e vetture ogni anno.

Limitati così i bisogni degli Stabilimenti, rimarrà sempre lavoro anche per altri stabilimenti nazionali.

L'ing. Chiazzari si occupa pure della questione dei prezzi che esso ritiene debbansi stabilire con giusti criteri, essendochè con l'applicazione rigorosa del disposto dell'art. 21 del capitolato, relativo alla protezione dell'industria nazionale sarebbe assolutamente impossibile costruire locomotive in Italia e da chicchessia. Propone quindi quali dovrebbero essere i prezzi dei veicoli.

Pel riordinamento generale degli opifici e pel loro allacciamento alla ferrovia Napoli-Castellamare, furono studiati, come si è sopra accennato, due progetti. L' uno comprende il loro riordinamento con le aree attuali; l'altro richiede l' acquisto di 18 mila metri quadrati di terreno.

Il preventivo della spesa pell'esecuzione del primo progetto ammonta a L. 1,405,430, e quella occorrente pel secondo a L. 1,781,430. Si ha quindi una differenza di spesa di L. 376,000.

Sappiamo che la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha fatto al Governo formale proposta di anticipare la spesa occorrente, salvo rimborso alla fine del contratto di esercizio.

Nella predetta spesa il nuovo macchinario figura per L. 830,000.

><

Ci scrivono che la Società delle strade ferrate Meridionali, salva restando l'approvazione governativa, ha dichiarato alla Ditta Schneider di Buda-Pest, che essa, come già la cessata Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, è disposta ad effettuare al prezzo di L. 12.39 per tonnellata i trasporti di tabacco che da Buda-Pest per la Pontebba verranno indirizzati a Venezia, a condizione però che entro il 31 del mese di dicembre, epoca che sarebbe fissata per la scadenza della concessione in parola, si raggiunga un trasporto complessivo non inferiore alle 350 tonnellate.

Ad accordare una simile concessione la Società predetta sarebbe stata sospinta dal fatto, che i trasporti dei quali si parla verrebbero in caso diverso appoggiati a Fiume, e da quivi a Venezia seguirebbero la via marittima, con scapito evidente della ferrovia.

><

Ci consta che la predetta Società delle strade ferrate Meridionali, in risposta alle rimostranze fatte dall'egregio sig. sindaco di Verona pel temuto trasferimento di offici e di officine ferroviarie da quella città in altre residenze, ha dichiarato che nell' ordinamento della rete Adriatica farà tutto il possibile per conciliare gli interessi della città di Verona con quelli del servizio ferroviario.

><

Siamo informati che il Ministero delle finanze, con suo recente decreto, ha autorizzato le Dogane di Genova e di Venezia a permettere che i trasporti di petrolio in transito per l'Italia e con destinazione alla Svizzera possano essere eseguiti dalle Amministrazioni ferroviarie mediante appositi vagoni-cisterna.

><

La Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie in Reggio di Calabria ha presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto dei seguenti tronchi della ferrovia da Reggio a Castrocucco.

1. Parghelia-Briatico . . . . . . di m. 10,901
2. Briatico-Porto Santa Venere . . » 8,825
3. Joppolo-Ricardi . . . . » 8,124

L'importo complessivo dei lavori di costruzione di cadaun tronco è il seguente: 1.o tronco L. 2,700,000; 2.o tronco L. 2,150,000; 3.o tronco L. 4,520,000. L'importo poi a base d'asta di ciascun tronco è rispettivamente di L. 2,260,000 pel 1.o; di L. 1,800,000 pel 2.o; e di L. 4,150,000 pel 3.o.

Con riserva di dare anche pel 2.o e 3.o di detti tronchi ampie informazioni tecniche, facciamo cenno delle condizioni del primo dei tronchi medesimi.

La larghezza normale della strada è proposta di m. 5. La lunghezza del tronco, per quanto riflette la planimetria, è divisa in m. 6,872.48 di allineamenti retti ed in m. 4,028.52 di tratti in curva con raggio variabile fra un massimo di m. 1000 ed un minimo di m. 300. La lunghezza medesima, in altimetria, è ripartita nel seguente modo: livellette orizzontali m. 2872; id. in ascesa m. 930; id. in discesa m. 7,099. La pendenza massima adottata nelle livellette raggiunge il 12 per mille.

Le opere d'arte principali progettate lungo il tronco sono quattro, cioè: un ponte a travata metallica della lunghezza di m. 23; un viadotto in 5 arcate della luce cadauna di m. 10; un ponte in muratura di m. 11 di corda; un viadotto a tre archi di m. 18 di apertura cadauno.

I manufatti minori sono proposti in numero di 51, e vengono ripartiti nel seguente modo: acquedotti da m. 1 a m. 2 n. 24; id. id. 2.01 id. 3 n. 10; ponticelli id. 3.01 id. 4 n. 9; id. id. 4.01 id. 5 n. 3; id. id. 5.01 id. 6 n. 1; ponti di m. 8 n. 1; id. id. 10 n. 3.

Oltre ai predetti manufatti sono da costruire n. 2 gallerie della lunghezza rispettiva di m. 317 la prima, e di m. 391 la seconda.

Lungo il tronco è progettata un'unica stazione, nella quale dovranno costruirsi un fabbricato per passeggeri, una fabbrichetta per cessi ed un magazzeno per le merci.

Per mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia, sono proposti n. 6 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada, dovranno eseguirsi n. 6 case cantoniere doppie; n. 5 caselli semplici e n. 2 garette.

Fra i lavori da appaltare non sono comprese le espropriazioni, le provviste del materiale d'armamento della strada e dei meccanismi fissi delle stazioni, nonchè gl'imprevisti. Per provvedere a questi lavori e provviste è prevista una somma di L. 440,000 che rimarrà a disposizione dell'Amministrazione governativa.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Domanda del Municipio di Sanremo (Porto Maurizio) p. dichiarazione di pubblica utilità ampliamento della piazza del mercato nell'interno dell'abitato.

Modifica al progetto di deviazione di un tratto presso Perosa Argentina della strada nazionale n. 26 in provincia di Torino.

Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di risanamento e miglioramento dei quartieri centrali della città di Torino.

Progetti per la deviazione del 1.o tronco da Arona al Ponte sul Toce della strada nazionale del Sempione, in causa dei lavori di costruzione della ferrovia Gozzano-Domodossola (Novara).

Progetto per costruzione del tronco da 3 chilom. oltre Alma a Stroppo e variante fra le sezioni 203, ed il termine del tronco (Cuneo).

Id. riformato per la costruzione di una rete di tramvie a vapore lungo diverse strade della Versilia, in provincia di Lucca.

Tipi di fabbricati per viaggiatori per le stazioni di 1.a classe nella ferrovia Como-Laveno.

Domanda del Municipio di Catanzaro per applicazione di alcune disposizioni delle legge 15 gennaio 1885, numero 2892 alle opere di risanamento di detta città.

Progetto d'appalto per la fornitura dei materiali di armamento della Galleria Fucile, e del binario al porto di Licata, lungo tronco Favarotta-Licata.

Id. per consolidamento del rilevato Buturro fra il Chilometro 105 + 900 e 106 + 100 della linea Licata-Occidentale-Palermo-Marsala-Trapani.

Tipi d'opere d'arte per la ferrovia Napoli-Cuma.

Progetti per restauri alla scogliera esterna del molo orientale del porto di Oneglia.

Progetto per lavori di restauro alla testata ed alla scogliera esterna del molo occidentale a Porto Maurizio.

Domanda Schindler per concessione di una zona di littorale del Verbano allo scopo di costruire una darsena a ricovero di piccole barche, in comune di Valtravaglia (Como).

Progetto di statuto organico per la cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali del Regno.

Id. per costruzione di una ferrovia del 3° tipo economico per S. Pietro Incariano e Caprino.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Ieri al Ministero dei lavori pubblici a Roma e alla Prefettura di Cuneo ebbe luogo l'incanto per schede segrete del quarto tronco Vernante-Limone in base alla somma di L. 3,430,000, da noi annunciato nel n. 32 del *Monitore*.

Rimase provvisoria aggiudicataria l'impresa Delvecchio, già assuntrice dei tronchi secondo e terzo, col ribasso del 22 80 0[0.

Concorsero l'impresa Olivieri col ribasso del 22.50; la impresa Pescona col 15 10 0[0.

A Roma il massimo ribasso fu del 17 0[0.

Ferrovia Lerici Spezia. — Il 21 corr. in una sala del palazzo provinciale di Genova si adunava una Com-

missione, composta del comm. Giaccone, capo del Genio civile, comm. Tortarolo, membro della Camera di commercio, cav. Brizzolesi, capo marittimo della Navigazione Generale, ed altri; la quale Commissione esaminava ed approvava un progetto dell'ingegnere Basevi per una ferrovia tra Lerici e Spezia e le opere rifiettenti il porto di Lerici. Questo progetto sarà sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici e raccomandato per la sua esecuzione.

Ferrovia Genova-Spezia. — La Camera di commercio di Genova ha ad unanimità deliberato di appoggiare presso il Ministero dei lavori pubblici l'istanza della Deputazione provinciale genovese, perchè il R. Governo faccia studiare e costrurre una linea interna che partendo da Genova per le Valli del Bisagno, Fontanabuona, Graveglia e Vara, vada a raccordarsi colla linea Spezia-Sarzana; e sia questa linea compresa nel riparto dei 1000 chilometri di ferrovia stabiliti nella legge sulle convenzioni ferroviarie 27 aprile 1885, o vi sia provvisto con una legge speciale. A sostegno della sua deliberazione la Camera osserva che l'utilità, anzi la necessità della costruzione di questa nuova linea s'impone da sè, giacchè è di sommo interesse di supplire all'insufficienza della ferrovia litoranea esistente, la quale essendo esposta a pericolose interruzioni per causa delle frane delle montagne vicine, di cui si ebbe recente e grave esempio, e trovandosi costrutta ad un solo binario, è lungi dal corrispondere alle esigenze dei moderni traffici, per i quali si richiede la massima rapidità, e quindi sono necessari pronti e facili mezzi di comunicazione; e questa insufficienza sarà sempre maggiore in avvenire a causa dello sviluppo che va continuamente prendendo il commercio genovese. Aggiunge che l'utilità di questa linea si manifesta anche sotto l'aspetto della necessità di facilitare le comunicazioni del porto di Genova verso i suoi sbocchi orientali, di cui quella linea affretta il compimento. Accenna anche all'interesse militare, essendo la ferrovia litoranea attuale esposta ad un troppo facile bersaglio nemico, ed è per questo che il Ministero della guerra si dichiarò favorevole alla proposta nuova linea interna, la quale riesce di somma importanza per la difesa nazionale.

Ferrovia Ferrara-Modena. — La Deputazione provinciale di Ferrara ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di una ferrovia economica a scartamento ridotto da Ferrara a Modena per Sant'Agostino, Cento, San Giovanni e Nonantola.

La strada corre per molti tratti di fianco alla strada carreggiabile, per altri in piena e libera campagna e per circa 11 chilometri sulla sede dell'argine abbandonato del vecchio Reno.

La sezione normale della strada è la prescritta per le ferrovie economiche di secondo tipo

L'andamento planimetrico in ottime condizioni con lunghi rettifili raccordati fra loro da curve a raggio minimo di m. 300.

L'andamento altimetrico si mantiene con livellette ai 3 per mille all'incirca e solo in tre tratti si hanno pendenze del 10 e del 14 per mille.

Lungo la linea sono progettate tre stazioni, quelle cioè di Cento, S. Giovanni Persiceto e Nonantola, e cinque fermate cioè: Perotto, Vigarano, Mirabello, Sant'Agostino e Sant'Agata.

L'opera d'arte principale è un ponte sul Panaro, pel quale si propone di servirsi di quello in costruzione per mantenere la continuità della strada provinciale di Nonantola.

L'importo totale dei lavori di costruzione della linea è valutato di L. 4,800,000; e siccome la linea è lunga metri 65,515.10, ne risulta che il suo costo medio-chilometrico sarebbe limitato a L. 71,162.

Ferrovia Bologna-Verona. — Il Ministero dei lavori pubblici ha deciso di affidare alla Società delle ferrovie Meridionali, esercente la rete Adriatica, l'esecuzione degli studii della ferrovia di 3ª categoria da Bologna a Verona pel tratto compreso fra San Felice e Verona.

La Società predetta, per lo studio affidatole, dovrà attenersi al progetto già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che ha servito di base per la compilazione del progetto di appalto del tronco Bologna-San Felice; ma dovrà tener conto tuttavia delle varianti propugnate dalle provincie di Verona e di Modena, la prima delle quali domanda una modificazione al tracciato fra Ostiglia e Verona e la seconda una variante al tracciato stesso nei pressi di Mirandola, onde la linea abbia a toccare anche questo importante centro di popolazione.

Ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro. — Nel mese di luglio hanno continuato con sufficiente attività i lavori di montatura delle travate metalliche dei ponti costruiti lungo il terzo tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro e a completare un tale lavoro manca solo la positura in opera di due travate di m. 5.

Continuano anche i lavori di armamento, ma con minore attività dello scorso mese, essendo stati i trasporti di ghiaia ostacolati dall'apertura all'esercizio dei due primi tronchi della linea.

Furono anche iniziati i lavori di costruzione alla diramazione fra la stazione di Portogruaro ed il Lemene. Allo stato attuale dei lavori è a ritenersi che anche l'apertura all'esercizio del terzo tronco della linea Mestre-Portogruaro non tarderà molto ad effettuarsi.

Ferrovia Como-Varese-Laveno. — Sappiamo, dice l'*Araldo*, che con ministeriale decreto 19 corr. venne approvato il progetto num. 3 per l'attraversamento di Varese colla ferrovia Como Varese-Laveno. Rimane così tolta la causa principale del ritardo lamentato nell'apertura desiderata della linea surricordata, la quale sarà pronta per l'esercizio, ci si assicura, pei primi del p. v. settembre.

Ferrovia Gravellona-Locarno. — Il sindaco di Intra ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di avere in visione lo studio, eseguito dal comm. Giambastiani, della ferrovia Gravellona-Locarno, per la parte che comprende la stazione di Intra, essendo intendimento del Comune di studiare, se per avventura non possano introdursi nel progetto modificazioni da risolvere la questione della ubicazione della stazione in modo che questa meglio convenga allo sviluppo edilizio e commerciale della città.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Sono incominciati i lavori d'*assaggio* pel grandioso ponte sul Toce da costruirsi dall'Impresa Medici per la ferrovia Gozzano-Domodossola al disotto del *Ponte Resiga*, presso la frazione di Loreto.

La linea ferroviaria descriverà una poderosa *esse* (S) per passare dai *Calami* di Vogogna ai *Prati* di Pieve Vergante e Piedimulera, onde ottenere che la linea del ponte sia normale alla defluenza del fiume.

Il ponte sarà stupendo, di sei arcate di m. 19 ciascuna, e, a quanto pare, con pietre *concie* di granito.

I lavori d'*assaggio* sono eseguiti attivamente da una diecina di operai assistiti da un ingegnere e dal figlio stesso dell'impresario sig. Medici.

Ferrovia Novara-Varallo. — Da Novara scrivono al *Bollettino delle finanze, ferrovie ed industrie* che a cura della Impresa ing. G. Marsaglia progrediscono con molta attività i lavori di compimento dell'ultimo tronco della ferrovia da Novara a Varallo. Il compimento dei lavori in galleria è ormai assicurato per la fine di dicembre p. v., cosicchè tutto fa credere, che, qualora il Ministero dei lavori pubblici provveda in tempo il materiale d'armamento, il tronco potrà venire aperto all'esercizio nella prossima primavera, contemporaneamente, si ritiene, alla parte del tronco precedente da Grignasco a Borgosesia, non ancora aperto all'esercizio.

Ferrovia Catania-Licata. — Le eccezionali difficoltà che presentava la galleria Fucile sulla linea Catania-Licata e precisamente nel tratto Favarotto-Licata vennero finalmente vinte, e perforossi l'ultimo diaframma

con incontro perfetto. Per poter aprire la linea all'esercizio durante i lavori della galleria si era introdotta una variante a forti pendenze che ne allungava il percorso, e che di conseguenza verrà annullata.

Servizio ferroviario — *Congressi alpini.* — Agli invitati ai Congressi alpini, nazionale ed internazionale, che si terranno in Torino ed in Val d' Aosta verso la fine del corrente mese e nell' entrante settembre, sono accordati, nel periodo dal 20 agosto a tutto il 25 settembre p. v., per l' andata a Torino e pel ritorno alle rispettive stazioni originarie di partenza, i prezzi colla riduzione di cui al n. 1 delle *Concessioni speciali*, parte 2ª, sotto l' osservanza delle condizioni e norme ivi stabilite.

Avvertesi in modo particolare che, per effetto di speciale concessione, il viaggio di ritorno può aver luogo sia da Torino che dalle stazioni di Chivasso, Santhià, Vercelli e Novara, sempreché tali stazioni siano intermedie della via seguita nell' andata.

Ammissione della stazione di Celle al servizio delle merci a P. V. — A cominciare dal giorno 16 andante la stazione di Celle, della linea Genova-Ventimiglia, venne ammessa anche ai trasporti a piccola velocità, esclusi però i veicoli ed il bestiame.

Tramvia Genova-Nervi. — Venerdì u. s. in una delle sale della Banca provinciale in Genova si radunò il Comitato promotore per la costruzione e l'esercizio di un tram a vapore fra Genova e Nervi, progetto dell' ing. Picasso e architetto Rovelli.

La strada partirebbe dal Ponte Reale, correrebbe tutta la via di circonvallazione a mare, quindi per mezzo di galleria sbucherebbe in Bisagno vicino alla Foce. Superato il colle di S. Pietro della Foce con pendenze circolari andrebbe, tenendosi sempre vicino al mare, a terminare a Nervi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di luglio fu il seguente:

Passeggieri trasportati 95.500 (luglio 1884 : 83,947), introito fr. 370.000 (fr. 327,688.33); merce trasportata tonn 45.350 (tonn. 37.911); introito fr. 455,000 (fr. 408,676.84). Introito complessivo fr. 825,000 (fr. 736,365.17), ossia fr. 3,101.50 (fr. 2,768.29) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di luglio di fr. 380.000 (1884 luglio: fr. 371,799 95), ossia fr. 1,428.57 (fr. 1,397.74) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 445,000 (fr. 364,565.22).

— Secondo la *Gazzetta di Colonia*, la Germania avrebbe mandato una nota al Consiglio federale svizzero in cui viene espresso il pensiero che il ricavo del denaro impiegato nella Ferrovia del Gottardo debba essere assegnato intieramente al capitale e solo espressamente per la costruzione della seconda ruotaia. Un' altra nota diplomatica simile dev' essere stata inoltrata dall' Italia a Berna.

— Col 1° settembre venturo entra in vigore una seconda appendice alla tariffa pei biglietti festivi del servizio interno citeriore del 1° marzo 1884. Detta appendice sarà ostensibile in tutte le stazioni e contiene prezzi ridotti per l' andata e ritorno a partire dalle stazioni di Ambri-Piotta, Rodi-Fiesso ed Osogna per una quantità di nuove combinazioni.

Ferrovie inglesi. — Da una recente statistica pubblicata degli introiti e delle spese delle 12 grandi linee inglesi durante il 1° semestre 1885, ricaviamo che gli introiti lordi complessivamente per le 12 predette linee sommarono a Ls. 25,084,371 mentre nel corrispondente periodo 1884 furono di Ls. 25,602,545. Le spese d' esercizio poi ascesero a Ls. 13,447,406 nel 1° semestre 1885, ed a Ls. 13,732,082 nel corrispondente periodo 1884. Gli introiti di tutte le succennate linee, singolarmente considerati, segnano pel 1° semestre del corrente anno una diminuzione in confronto del 1884, e così pure i dividendi del semestre calcolati sulla media annua, eccezione fatta, relativamente a questi ultimi, per la linea Londra-Brighton che presenta la differenza in aumento del 1/2 per cento, essendo il dividendo del 1° semestre 1885 del 2 1/2 mentre fu del 2 nel 1884 e per le linee Great-Eastern, North-Staffordshire, North Londra e Londra-North-Western, le quali tutte mantennero il dividendo uguale a quello del 1884.

Diminuì invece il dividendo della Manchester-Sheffield da 1/2 a 0; della South-Eastern da 3 1/2 a 3; della Londra-Chatam-Dover da 3 3/4 a 2; della Lancashire-Yorkshire da 4 a 3 1/4; della Londra South-Western da 4 1/4 a 3 3/4; della Great-Northern da 3 1/4 a 3; della Great-Western da 5 a 4 1/2; della Midland da 5 a 4 3/4 e della North Eastern da 6 3/4 a 5 3/4.

Ferrovie belghe. — Col 15 corr. agosto venne aperto all' esercizio il tronco Anversa-Porta di Turnhout-Wyneghem (Canal) della ferrovia vicinale Anversa-Hoogstraeten, e sperasi che nella prima metà del venturo mese potrà attivarsi l' esercizio sull' intiera linea.

Ferrovie greche. — Il compimento della rete tessala fa rapidi progressi. È stato testè inaugurato il tronco Farsaglia-Sophades, che fa parte della linea Velestino-Trikala. Questo tronco è lungo 35 chilometri. Si aspetta il compimento di tutta questa linea nel corso dell' autunno.

La linea Volo-Velestino-Larissa è già in esercizio da qualche tempo.

Ferrovia dell'Eufrate. — Il *Neologos* di Costantinopoli riferisce che la Banca tedesca, in unione col banchiere berlinese Sandrop, chiede al Governo turco la concessione di una ferrovia Ismidt-Eskischehr-Angora colla diramazione Eskischehr-Brussa-Mudania, la quale avrà una lunghezza complessiva di 400 chilometri.

L'ing. Dehm che rappresenta a Costantinopoli i due concessionari, ha già presentato i piani di tali due linee.

Tanto Ismidt come Mudania sono porti del mare di Marmara, i quali hanno un florido commercio, mentre Angora, oltre ad essere una delle piazze principali dell' Anatolia, per il commercio di quei paesi, possiede anche considerevoli stabilimenti industriali.

Come è noto, la linea ferroviaria Ismidt-Angora forma la parte principale della ferrovia dell'Eufrate progettata già da parecchi anni.

Con ciò i due concessionari verrebbero a possedere il tronco più importante della ferrovia stessa, che più tardi potrebbero far fruttare anche maggiormente quando, cioè, sia pure costruita, come non si potrà fare a meno, l'altra parte della grande ferrovia dell'Eufrate.

Ferrovie chinesi. — In una corrispondenza da Pechino alla *Gazzetta Nazionale* di Berlino si legge:

Si conferma la notizia che il Governo chinese si è finalmente deciso di adottare una politica in materia ferroviaria.. La cosa è anche decisa da lungo tempo, benchè da poco sia conosciuta. Nel gennaio, infatti, il Governo chinese fece un contratto con un sindacato di Manchester per la costruzione d'una linea ferrata da Taku a Tug-Chen (litorale del Petchili).

Questo sindacato si obbligò di fornire il materiale e le vetture, mentre il Governo chinese deve fornire il capitale e la mano d'opera. La condotta dei lavori di costruzione, come quella dell' esercizio, resteranno naturalmente nelle mani della Società inglese. Senza dubbio il prestito di 100 milioni per la costruzione di ferrovie, l' impianto di linee

telegrafiche, il miglioramento delle vie commerciali, ecc., che il Governo chinese (secondo l'*Hamburger Boersenhalle*) negozia in questo momento con dei banchieri tedeschi, non è estraneo a questo progetto.

Notizie Diverse

Illuminazione elettrica nella galleria di Tenda. — Il 21 corr. in presenza dell'ing. Delfino, capo del Genio civile di Cuneo; dell'ing. Carbone, direttore dei lavori pubblici, e di altri funzionari del Genio civile, ha avuto luogo uno esperimento provvisorio della illuminazione elettrica colle lampade sistema Cruto allo imbocco sud della galleria del Colle di Tenda per la lunghezza di mille cento metri.

Lo esperimento, diretto dall'ing. Garrone, torinese, è riuscito soddisfacente. Il sistema di illuminazione ha incontrato l'approvazione delle Autorità promotrici.

L'illuminazione continuerà con lampade di varia forza. Nel succennato esperimento sono state adoperate lampade della forza di 20 candele ciascuna.

Sperasi che questo esperimento condurrà all'applicazione definitiva della luce elettrica per la illuminazione della galleria.

L'impianto elettrico è fatto per conto dell'ing. Taddei sopra un suo progetto. Ed è questa la prima applicazione del suo speciale sistema.

Il porto di Trieste. — Il Ministero austriaco del commercio ha spedito a diverse corporazioni triestine, cioè: luogotenenza, Municipio, Camera di commercio, Autorità marittime, ecc. il progetto elaborato dall'ingegnere-capo Barrée di Marsiglia riguardante le costruzioni di nuovi scali, magazzini generali, ecc. per il porto di Trieste, acciocchè lo esaminino e, dato il loro parere, si possa convocare una Commissione, che lo esamini e lo approvi definitivamente.

Tra il progetto medesimo e il parere emesso dalla Commissione dell'ispettorato generale ferroviario che fece una apposita visita ai porti di Genova e Marsiglia, esistono differenze, massime riguardo all'impianto dei magazzini generali, se perpendicolare o parallelo agli scali e al collocamento dei binari della ferrovia; differenze che converrà togliere di mezzo.

I giornali di Vienna sono informati che essendo pervenuti tutti questi pareri a detta Commissione, essa comincierà a tenere le proprie sedute a Trieste il 1° settembre prossimo.

Si ritiene che i pareri stessi essendo poco favorevoli al progetto di Barrée, questo non potrà essere approvato se non con grandi modificazioni.

Sembra tuttavia si voglia giungere presto a tale approvazione, giacchè ne dipende l'abolizione del porto libero di Trieste e si vuole che la risoluzione presa dal Parlamento austriaco nell'anno 1876 sia posta in esecuzione prima del rinnuovamento del compromesso tra l'Austria e l'Ungheria

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Tra i valori ferroviari, figurarono soli, anche in questa ultima settimana, le azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero negoziate da 691 a 690, e le azioni della Società Mediterranea, negoziate pur esse attivamente al prezzo di 542 a 547. Le Obbligazioni Meridionali ebbero qualche danaro a 307.25; i Boni a 513.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (28 agosto, ore 12 merid., def.) — Appalto della provvista alla R. Marina nel primo Dipartimento di n. 30 boe d'ormeggio cilindriche per uso del R. Arsenale di Spezia, provv. deliberato per lire 94,620. Dep. L. 12,000.

Amministrazione provinciale di Roma (28 agosto, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di correzione d'un tratto della strada provinciale Tiburtina, tronco I, al Casale dei Cavallari. Prezzo L. 37,116.14. Cauz. provv. L. 700.

Id. (29 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione di tre case cantoniere nelle strade provinciali Aurelia e Tiburtina e di rialzamento di altra casa cantoniera lungo la strada Salaria. Prezzo L. 27,330. Cauz. provv. L. 550; def. il decimo.

Comune di Borgosesia (29 agosto, ore 2 pom., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto costruzione strada obbligatoria d'accesso alla ferrovia, sul prezzo di L. 43,040.79. Deposito d'asta L. 2,000; cauz. def. L. 4,300. Fat. mezzodì 3 settembre.

Comune di Mistretta, prov. di Messina (29 agosto, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione di edificio scolastico sui resti della chiesa di S. Rocco e dell'ex-convento Benedettine, per un importo di L. 179,201.81, dalle quali sono detratte L. 9,870 per valore di materiali ricavabili dalle demolizioni ed impiegabili nella nuova costruzione, e lire 9,331.81 per miglioramenti. Il pagamento delle opere si eseguirà in ragione di L. 25,000 all'anno, l'opera dev'essere compiuta nel periodo di anni due. Dep. L. 8,466.90.

Prefettura di Sassari (31 agosto, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e sistemazione del 1.o tronco della strada obbligatoria da Mamoiada ad Orgosolo, cadente nel territorio di Mamoiada, di lunghezza m. 4000 per L. 54,500. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 5,000. Fat. a giorni 15.

Id (31 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e sistemazione del secondo tronco della strada obbligatoria da Orgosolo a Mamoiada, cadente nel territorio di Orgosolo, di lunghezza metri 6956.40, per L. 82,000. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 8,600. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (31 agosto, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno 1891, dei canali a sinistra del Volturno, nonchè della somministrazione degli operai stazionari per la cura giornaliera dei canali medesimi. Prezzo ridotto annue L. 22,481.34 (V. n. 30 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (1° settembre, ore 12 merid., 1.a asta). — Incanto per la vendita di catene di ferro per L. 41,521.50. Dep. L. 8,304.30. Fat. mezzodì 22 settembre.

Telegrafi dello Stato — Ispettorato generale in Firenze (1° settembre ore 12 merid., def.) — Appalto per la fornitura di n. 25,000 chilogrammi di carta in striscie per apparati telegrafici, provv. deliber. per L. 184,500. (V. n. 29 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione territoriale di Roma (2 settembre, , ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori per la sistemazione delle latrine nel fabbricato S. Agostino, sede del Ministero della Marina, per l'ammontare di L. 17,700. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni sessanta dalla consegna. Cauz. L. 1,800.

Municipio di Messina (3 settembre, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori bisognevoli per la costruzione della strada comunale obbligatoria dal Rivo Inferno a Faro Superiore, provv. deliberata mediante il ribasso del ventesimo sul prezzo di L. 48,170.70 già stato ridotto del 12 3|4 per cento. Cauz. L. 1,000.

Prefettura di Ferrara (3 settembre, ore 11 antim., def.) — Appalto di lavori di sistemazione di banca al froldo Cabianca in destra di Po di Goro, in base al progetto dell'ufficio del Genio civile in data 9 febbraio 1885, approvato dal Ministero dei lavori pubblici con dispaccio 11 agosto corr. n. 102205 in

appoggio ai tipi e capitolato speciale visibili in questa segreteria ogni giorno nelle ore d'ufficio. Prezzo L. 18,450. — I lavori dovranno essere compiuti entro giorni ottanta naturali e consecutivi dalla consegna. Dep. L. 1,500.

Città di Roma (4 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie Principe Umberto e Principe Amedeo nei tratti compresi fra le vie Cappellini e Lamarmora, della via Cappellini soltanto per la mezza partita stradale avanti gl'isolati I e VI della via Ricasoli, della via Cairoli nei due tratti fra le vie Emanuele Filiberto e Principe Eugenio, della piazza triangolare eccettuata la parte avanti l'isolato XXIX già sistemata, non che i lavori di compimento della via Merulana fra la via Leopardi e la via Galilei, per l'apertura di una nuova via parallela al viale Manzoni fra il Tempio di Minerva Medica ed il viale Principe Eugenio con la relativa fognatura e per la costruzione di un tronco di fogna in quest'ultimo viale. Detta sistemazione sarà in genere eguale a quella già praticata nelle altre vie della 2.a e 3.a zona dell'Esquilino. Prezzo L. 100,000. — Le spese tutte d'appalto dovranno essere intieramente compiute al termine di mesi quattro dalla consegna. Dep. p. spese L. 1,400. Cauz. provv. L. 5,000; def. il decimo. Fat. ore 11 ant. 21 settembre.

Deputazione provinciale di Firenze (4 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto del lavoro seguente. Strada provinciale da S. Piero in Bagno a Sarsina per la Valle del Savio n. 23 della tabella *B* annessa alla legge del 23 luglio 1881). (Costruzione della prima sezione, compresa fra la strada provinciale traversa di Romagna sulla sinistra del ponticello sul fosso del Teluccio e la sinistra sponda del fosso dei Capannacci — dal paletto 1 al 194 — lunghezza m. 4019 — Prezzo d'asta L. 137,570 esigibili in tre rate eguali; la prima a metà di lavoro, la seconda a lavoro provvisoriamente verificato, e la terza dopo un anno dalla data del collaudo definitivo. Il pagamento della prima rata dovrà essere preceduto da un certificato dell'ing. direttore dei lavori, visto dall'ing. capo, e la seconda dalla provvisoria verificazione delle opere eseguite, debitamente approvata dalla Deputazione provinciale. Al collaudo definitivo dovrà intervenire un ufficiale tecnico governativo, ed il relativo atto dovrà riportare la sanzione del R. Ministero dei lavori pubblici. Tempo assegnato per l'esecuzione, anni due, computabili dal giorno della regolare consegna del lavoro. Dep. il ventesimo. Cauz. def. il decimo. Fat. mezzodì 11 settembre.

Genio militare — Direzione di Alessandria (4 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione di due corpi di fabbrica per alloggio di truppa e per scuderie, di una cavallerizza di primo ordine e di vari fabbricati minori per latrine, magazzini, fucine, abbeveratoi ecc., e di un corpo di fabbrica per infermeria cavalli in Alessandria, da eseguirsi nel termine di giorni 500 dalla data del verbale di consegna a mente del prescritto del paragrafo 2 delle condizioni speciali per l'impresa, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 12.85 per ogni cento lire sul prezzo di L. 550,000. (V. n. 32 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Genova (5 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato, con annessa tettoia in ferro, per lo sbarco dei passeggeri sul ponte sporgente a San Tommaso nel porto di Genova' provv. deliberato per L. 154,800, dietro l'ottenuto ribasso di L. 3.25 per cento su quella di stima. (V. n. 31 del *Monitore*).

Città di Ceva (5 settembre, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto della strada comunale di Paroldo o Valle Bovina della lunghezza di metri 3276, da ultimarsi in otto anni. Prezzo L. 87,988. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 7,000. Fat. mezzodì 21 settembre.

Comune di Corleto Perticara, circond. di Potenza (5 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle due vie interne Roma e Comitato, della lunghezza di m. 665.15 la prima, e di m. 460.20 la seconda, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 26,779.81. — I lavori dovranno essere interamente completati nel termine di un anno dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (5 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto di costruzione del 3.o tronco della strada obbligatoria Ceglie Martina, del previsto importo di L. 48,635, e giusta il capitolato d'appalto redatto dall'ufficio tecnico provinciale con data del 15 aprile 1885 e capitolato generale a stampa dell' 11 aprile detto anno. — I lavori dovranno essere compiuti fra mesi 18 dalla consegna. Cauz. provv. L. 2,400; def. L. 4,800. — Tale cauzione sarà ridotta a L. 3,200, qualora l'Amministrazione s'avvalesse della facoltà d'escludere dal presente appalto il tratto indicato nell'art. 1 del capitolato speciale. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Mantova (5 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di imbancamento dell'argine destro di Po in Golena Marina fra i cippi 151 e 161 nel comune di San Benedetto Po. Prezzo L. 52,070. Cauz. provv. L. 2,600; def. il decimo. — I lavori dovranno compiersi entro giorni novanta naturali e continui dalla consegna, e la penale pecuniaria è di L. 10 per ogni giorno di ritardo non giustificato, restando sempre la responsabilità delle conseguenze a carico dell'impresa. Fat. mezzodì 24 settembre.

Municipio di Modica (5 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). Appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco della strada comunale obbligatoria Consolo Stretto, e propriamente il tratto che comincia dal Consolo e termina al Collegio, per la lunghezza di m. 2483, e per l'importo totale delle opere in L. 288,000, giusta la stima dei lavori dell'ingegnere Francesco Borghini, approvato dal Genio civile di Siracusa. — L'appaltatore dovrà dare compiuti i lavori nel termine di anni sette o prima, a senso dell'art. 21 del capitolato d'onere. Deposito a garanzia L. 6,000. Fat. mezzodì 21 settembre.

Comune di Racalmuto, circond. di Girgenti (5 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto della costruzione del Corso Maggiore. Prezzo L. 66,381.72.

Direzione di artiglieria e torpedini del primo Dipartimento marittimo - Spezia (5 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto della rinnovazione del taglio a lime usate, per lire 6,798.25. — Alla gara saranno ammessi soltanto i proprietari di stabilimenti nazionali che siano in grado di eseguire il lavoro della rinnovazione del taglio alle lime logore, od i loro rappresentanti legalmente riconosciuti. Dep. L. 700. Fat. ore 11 ant. 26 settembre.

Prefettura di Venezia (9 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). Appalto della quinquennale manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare e di altri manufatti di spettanza del servizio portuale, per L. 55,700. — La decorrenza del presente appalto è stabilita dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1890. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 6,000. Fat. mezzodì 26 settembre.

Comune di Pontelandolfo (10 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della costruzione del carcere mandamentale nel detto Comune per la somma di L. 42,000. I lavori devono ultimarsi entro due anni. Cauz. provv. L. 1,000. Fatali a giorni 15.

Città di Domodossola (10 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto pei lavori di demolizione dell'attuale vecchio fabbricato, denominato ex-casa Facini, ed all'erezione in sostituzione del nuovo fabbricato dell'Asilo per l'infanzia, giusta il progetto del cav. ing. Gio. Batt. Falcioni, del 24 giugno 1883 e successivo capitolato in data 25 febbraio 1885, ed i capitoli addizionali deliberati dalla Deputazione in data 1.o luglio scorso pel prezzo a corpo di base dell'asta in L. 45,000, lasciando l'Amministrazione a beneficio dell'Impresa il materiale di demolizione del vecchio fabbricato suddetto e casa attigua di proprietà dell'Asilo stesso. — L'appaltatore dovrà dar principio ai lavori tosto che ne avrà avuto la regolare consegna, e portarli a compimento nel termine di un anno e mezzo. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 6,000. Fat. mezzodì 25 settembre.

Prefettura di Venezia (11 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di rialto ingrosso dell'argine sinistro del fiume Lemene dal ponte Cavanella alle Casere di S. Gaetano nei comuni di Concordia e Caorle per l'estesa di m. 13,750, e per L. 55,480. I lavori saranno eseguiti in giorni 120 dalla consegna. Cauz. provv. lire 3.000; def. il decimo. Fat. mezzodì 30 settembre.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione dei nuovi grandi solai metallici dell'Ospedale degl'Incurabili in Napoli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto). *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000

PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.80	al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.^e	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.^e	» 7.—	»	»
Calce idr.^a di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 2.20	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture. —

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de aout 1885:

Morale. — Biographie — Le manuscrit de grand' mère.

Archéologie. — Traditions et légendes. — Les empreintes de pieds.

Sciences sociales. — L'age du progrès.

Mœurs du moyen âge. — Voyages. — Pèlerinages.

Métallurgie. — Beaux-arts. — L'étain dans l'antiquité.

Économie sociale - Industrie. — L'imprimerie nationale.

Biographie anecdotique. — L'aristoph.ne anglais. — Poésies — Mort aux Lys!

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc.*

Correspondance d'Orient. — L'alliance anglo-chinoise. — La Russie et la Chine. — La France et l'Allemagne — L'Autriche et la Turquie — Lutte difficile à éviter — La maladie du Sultan et du grand vizir — La poudrière bulgare — Marié par ordre — Une amazone bulgare — Le *Zappeion* — Schisme orthodoxe — Les chinois en Sibérie — L'Egypte et l'administration anglaise.

Correspondance d'Espagne — L'Espagne, l'Angleterre, l'Allemagne et la France — Relations commerciales et politiques — Maroc — Sahara — Archipel soulou — Iles Carolines — Gabon et Guinée — Un mot de politique intérieure — Nouveaux romans de M.me Pardo Bazan et de MM. Perez Galdos et Constantin Gil.

Correspondance d'Italie. — Le *Solunto* et M. Crispi — Désillusions — Désirs de l'Italie — Le partage méditerranéen — Rigueurs du fisc italien — La conférence monétaire — L'escadre italienne à Alexandrie — Massawa — Le colonel Saletta — Grèves rurales — La pellagre — Le *Morosini* — Bibliographie — *Us ed abus de la statistique.*

Correspondance d'Allemagne — Les associations populaires — Les peintres Uhde, Fanny Assenbaum, Kirchner, le sculpteur George Kiss — Les fresques de Prell — Quelques ouvrages d'esthétique — La *Tragédie*, par M. Günther — *La suite des temps* — Nouvelles dramatiques et musicales.

Correspondance de Londres — Une fin de session — La calomnie contre les candidats — La victoire d'un yacht français appartenant au prince de Galles.

AUG. COURTIAL &

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA D'OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dall'11 al 20 Agosto 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,704,680.05
Merci a Grande Velocità	»	392,456.30
Merci a Piccola Velocità	»	1,648,237.62
Telegrafo	»	15,338.70
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,760,712.67**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 20 Agosto* 1885.

Viaggiatori	L.	7,381,825.16
Merci a Grande Velocità	»	2,032,359.64
Merci a Piccola Velocità	»	8,213,989.54
Telegrafo	»	72,685.25
Complessivamente al lordo . . .	L.	**17,700,859.59**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.* Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l' Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

MATERIALI DA VENDERE

L'Impresa delle fortificazioni sul Moncenisio, in seguito all'ultimazione dei lavori, mette in vendita a Susa i materiali provenienti dai suoi impianti meccanici e dei suoi cantieri. Rivolgersi per schiarimenti e trattative all' Impresa stessa al Moncenisio.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc:

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 2 Settembre 1885. — Num. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI
Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza
SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

L'ART. 18 DELLA LEGGE 27 APRILE 1885 e le opzioni dei Corpi morali interessati

Il Ministero dei lavori pubblici ha diretto a tutte le Prefetture del Regno, la seguente circolare:

Roma, 20 agosto 1885.

Pochi soltanto degli Enti morali interessati alla costruzione delle ferrovie complementari o Concessionari di ferrovie di 4ª categoria hanno sinora corrisposto all' invito loro fatto colla circolare ministeriale del 22 maggio, colla quale erano chiamati a pronunciarsi sul diritto di opzione loro riservato dall' art. 18 della legge 27 aprile p. p. numero 3048 agli effetti della riduzione al quarto del loro contributo.

Siccome però la citata disposizione di legge non lascia illimitata libertà agli Enti morali per decidere in ordine alla accennata opzione, ma prefigge il termine di sei mesi all' esercizio di tale facoltà, così è d' uopo richiamare l'attenzione della S. V. su questo punto, onde approfittando della imminente sessione ordinaria dei Consigli provinciali, che avrà luogo a termini della legge 1° luglio 1873 numero 1409, voglia far presente l' accennata condizione di cose e spenda, ove occorra, della sua influenza, onde le assemblee medesime prendano nelle prime adunanze deliberazioni concrete e definitive in merito al ripetuto art. 18 della legge 27 aprile, non senza far loro presente che il termine utile dei 6 mesi stabiliti per l' opzione andrà a scadere nell' ottobre prossimo.

Per il Ministro
P. Valsecchi.

STATISTICA DELLE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA PER L'ANNO 1884

A cura della Ragioneria centrale della cessata Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne recentemente pubblicata la *Statistica* di queste ferrovie per l' anno 1884. Non sarà per i nostri lettori cosa priva di interesse il conoscerne i dati principali, tanto più che trattasi di un anno per così dire eccezionale, in cui il movimento commerciale sulla rete dell'Alta Italia ha dovuto necessariamente risentire i tristi effetti dell'epidemia che sì a lungo ha funestato, o quanto meno ha tenuto in penosa apprensione il nostro Paese.

Il metodo seguito nella compilazione del lavoro statistico di cui oggi ci occupiamo, è conforme a quello già praticato per i passati anni: si hanno cioè 13 tavole numeriche relative ai prodotti, alle spese, al movimento ed ai trasporti, col confronto in ciascuna tabella coi risultati dell' anno 1883. A guisa di allegati poi troviamo cinque distinti prospetti riflettenti il movimento ed il prodotto dei viaggiatori su quelle linee che furono nell'annata servite da alcuni treni locali.

Procedendo pertanto coll' ordine stesso nel quale sono disposti i quadri statistici che ci siamo proposti di riassumere nei loro principali risultati, prima a fermare la nostra attenzione si è la tabella che tratta dei *Prodotti e spese per linea ed in complesso.*

Gli *introiti* complessivi furono di L. 126,367,379 per le 61 linee in esercizio, non compresa la navigazione sui laghi. Questa cifra, confrontata con quella del 1883 in L. 125,101,409, e calcolate le differenze in più ed in meno

sulle diverse linee, presenta un aumento totale di lire 1,265,970. Giova però notare che nel 1883 le linee aperte all'esercizio non erano che 54, essendosi nel 1884 aperte le linee Gallarate-Laveno e Carmagnola-Bra ed i tronchi Treviso-Cornuda, Parma-Colorno, Gozzano-Orta, Adria-Loreo, Piadena-Casalmaggiore, ed Airasca-Vigone, oltre al tronco Romagnano-Grignasco della linea Novara-Varallo.

I più considerevoli introiti si notano sulle linee seguenti: Torino-Genova per L. 18,523,584 con aumento in confronto del 1883 di L. 916,564 — Toscano-Liguri per lire 16,828,299, con diminuzione invece di L. 43,181 — Peschiera-Venezia per L. 8,391,852, con aumento di L. 137,826 — Piacenza-Bologna per lire 7,175,372 con diminuzione di L. 106,480 — Milano-Peschiera per lire 6,917,002 con aumento di L. 36,800 — Torino-Ticino per lire 6,504,812 con aumento di lire 31,791 — Novi-Alessandria-Piacenza per L. 5,406,576 con aumento di L. 294,216 — Mestre-Cormons per L. 4,149,690 con diminuzione di L. 264,083 — Bologna-Pistoia per L. 3,770,675 con diminuzione di L. 11,519 — Alessandria-Arona per L. 3,252,882 con diminuzione di L. 146,418 — Milano-Piacenza per L. 3,264,014 con diminuzione di L. 20,190 — Savona-Acqui-Bra per L. 2,604,155 con aumento di L. 28,614 — Milano-Camerlata per L. 2,439,395 con aumento di L. 86,411 — Voghera-Pavia-Brescia per L. 2,433,213 con aumento di L. 1,268 — Torino-Cuneo-Saluzzo per L. 2,351,245 con diminuzione di L. 12,037 — Torino-Susa per L. 2,228,805 con diminuzione di lire 210,433 — Milano-Ticino per L. 1,916,150 con aumento di L. 12,002 — Padova-Pontelagoscuro per L. 1,827,456 con diminuzione di L. 33,932 — Bologna-Pontelagoscuro per L. 1,696,282 con diminuzione di L. 50,120 — Bussoleno-Confine francese per L. 1,648,358 con diminuzione di L. 259,781 — Milano-Pavia per L. 1,624,712 con aumento di L. 2,740 — Cavallermaggiore-Alessandria per L. 1,367,859 con diminuzione di L. 140,359 — Treviglio-Rovato per L. 1,287,276 con diminuzione di L. 2,647 — Verona-Peri per L. 1,243,099 con diminuzione di lire 25,357 — Cremona-Mantova per L. 1,223,811 con aumento di L. 125,864 — Rho-Sesto Calende per lire 1,218,639 con diminuzione di L. 31,415 — Mantova-Modena per L. 1,182,339 con aumento di L. 36.935 — Milano-Vigevano per L. 1,151,772 con diminuzione di lire 36,756 — Novara (Oleggio)-Pino per L. 1,108,533 con diminuzione di L. 15,173 — Udine-Pontebba per lire 1,052,843 con aumento di L. 92,104. Gli introiti delle altre linee rimasero tutti al di sotto di un milione di lire.

I maggiori aumenti di prodotto si verificarono sulle linee Torino-Genova (L. 916,564); Novi-Alessandria-Piacenza (L. 294,216); Peschiera-Venezia (L. 137,826) e Cremona-Mantova (L. 125.864). Gli aumenti su altre linee non superarono le lire centomila.

In quanto alle diminuzioni poi, tiene il primo posto la linea Mestre-Cormons (L. 264,083); vengono quindi la Bussoleno-Confine francese (L. 259,781), la Torino-Susa (L. 210,433), la Alessandria-Arona (L. 146,418), la Cavallermaggiore-Alessandria (L. 140,359), la Piacenza-Bologna (L. 106,480), nonchè, per cifre di minor importanza e non eccedenti le lire centomila, le linee: Bologna-Pontelagoscuro, Milano-Vigevano, Rho-Sesto Calende, Milano-Piacenza, Novara (Oleggio)-Pino, Torino-Cuneo-Saluzzo, Bologna-Pistoia, Treviglio-Rovato.

Fra le linee, i cui introiti annuali non superarono il milione di lire, segnarono aumento la Vercelli-Pavia-Stradella le cui entrate furono nel 1884 di L. 363,965 con un'eccedenza sul 1883 di L. 57,217, la Parma-Spezia con un introito di L. 96,281 eccedente di L. 56,270 quello del 1883; la Torino-Pinerolo-Torre Pellice che ebbe un introito di L. 867,667 con un aumento di L. 51,823; la Novara-Varallo, di cui venne aperto il 6 novembre 1884 il tronco Romagnano-Grignasco, e che incassò L. 170,980 con un aumento di L. 40,109; la Camerlata-Chiasso che introitò L. 659,102 con aumento, in confronto dell'anno precedente, di L. 30,527; la Palazzolo-Paratico che ebbe un aumento di L. 21,552 con un prodotto di L. 111,941; la Chivasso-Ivrea con un introito di L. 394,205 ed un aumento di L. 17,249; la Monza-Calolzio con un prodotto di L. 484,652 ed un aumento di L. 10,147; la Mondovì-Bastia con un prodotto di L. 114,722 ed un aumento di L. 5,798; la Cava d'Alzo-Novara con un introito di lire 366,259 ed un aumento di L. 5,115; la Trofarello-Chieri con un introito di L. 87,474 ed un aumento di L. 3,531.

Furono poi inferiori al milione di lire e segnarono una diminuzione in confronto del 1883, gli introiti delle seguenti linee: Verona-Mantova, Gallarate-Varese, Sesto Calende-Arona, Treviglio-Cremona, Bergamo-Lecco, Mortara-Vigevano, Acqui-Alessandria, Castagnole-Asti-Mortara, Torreberetti-Pavia, Legnago-Rovigo-Adria, Dossobuono-Legnago.

In complesso le diminuzioni ascesero a L. 1,704,390 e gli aumenti a L. 2,970,360; cosicchè si ha un complessivo aumento negli introiti, come già abbiamo notato, di L. 1,265,970. In questa cifra però sono compresi gli introiti delle linee aperte all'esercizio nel 1884, i quali ascendono a circa L. 900,000; onde nel confronto degli introiti delle linee che erano già in esercizio nel 1883, l'aumento viene a ridursi a ben più piccola cifra.

Ed a nessuno certamente passerà inosservata l'influenza che dovettero esercitare su questi risultati, sia il cholera, sia la deficienza nei raccolti, specialmente in quello delle uve nell'Alta Italia. Basta infatti considerare la posizione geografica delle linee che diedero un introito minore del 1883, per tosto rilevare che fra esse troviamo quelle che portano ai confini, ovvero attraversano le plaghe più ricche di vigneti nell'Alta Italia. Le prime furono danneggiate dal cholera e più ancora dalle eccessive misure sanitarie prese dal Governo alla frontiera; le seconde videro mancare quello che per loro rappresenta uno dei traffici più importanti; il trasporto delle uve. Il notevole aumento poi che si ebbe sulla linea Torino-Genova crediamo debbasi in gran parte attribuire all'Esposizione nazionale di Torino.

Passando ora alle *spese*, troviamo che per le 61 linee in esercizio esse ascesero nel 1884 complessivamente a L. 83,617,561, mentre nel 1883 non erano state che di L. 79,779,194, per cui, calcolate pure le diminuzioni per alcune linee, si ha un aumento totale netto di L. 3,838,367.

Le maggiori spese dell'esercizio riguardano le linee seguenti:

Toscano-Liguri. .	L. 12,020,320	con L. 624,811 in più	del 1883
Torino-Genova . .	» 10,482,576	» » 486,823 »	»
Peschiera-Venezia .	» 5,057,336	» » 42,652 in meno	»
Milano-Peschiera .	» 4,150,388	» » 343,606 in più	»
Piacenza-Bologna .	» 4,114,420	» » 244,357 »	»
Torino-Ticino . .	» 3,417,062	» » 139,682 in meno	»
Savona-Acqui-Bra .	» 2,944,588	» » 192,676 in più	»
Bologna-Pistoia .	» 2,872,170	» » 329,062 »	»
Novi-Aless.-Piacenza	» 2,698,752	» » 136,230 »	»
Mestre-Cormons .	» 2,565,262	» » 105,197 »	»
Alessandria-Arona .	» 2,347,034	» » 171,519 »	»
Milano-Piacenza .	» 1,780,703	» » 76,673 »	»
Milano-Camerlata .	» 1,514,182	» » 26,998 »	»
Torino-Cuneo-Saluzzo	» 1,483,276	» » 54,460 »	»
Cavaller.e-Alessand.a	» 1,465,895	» » 96,217 »	»
Vogh.a-Pavia-Brescia	» 1,387,556	» » 12,855 »	»
Bussoleno Conf. franc.	» 1.352,462	» » 63,336 in meno	»
Padova-Pontelagosc.o	» 1,159,279	» » 172,384 »	»
Bologna Pontelagosc.	» 1,146,451	» » 58,048 in più	»
Torino-Susa . . .	» 1,139,445	» » 60,736 »	»
Udine-Pontebba .	» 1,099,659	» » 122,550 »	»
Novara (Oleggio)-Pino	» 1,070,756	» » 95,643 in meno	»
Milano-Pavia . .	» 1,048,724	» » 89,235 in più	»

Le spese per le altre linee furono tutte al di sotto di un milione di lire.

I maggiori aumenti di spese si notano quindi sulle linee Toscano-Liguri, Torino-Genova, Milano-Peschiera, Bologna-Pistoia, Piacenza-Bologna, Savona-Acqui-Bra, Alessandria Arona, Novi-Alessandria-Piacenza, Udine-Pontebba e Mestre-Cormons. Gli altri aumenti sono al di sotto delle lire centomila, e così pure dicasi per quelle linee, la cui spesa non raggiunse il milione, ove si eccettui la linea Rho-Sesto Calende nella quale si spesero L. 865,501 con un aumento in confronto dell'anno precedente di L. 101,383.

Quanto alle diminuzioni, oltre alle suindicate per le linee Torino Ticino, Torino-Susa, Bussoleno-Confine francese, Peschiera-Venezia, Padova-Pontelagoscuro e Novara-Pino, si notano pure le seguenti: Chivasso-Ivrea L. 87,512, colla spesa totale di L. 338,072 — Mantova-Modena L. 48,297 col totale di L. 815,549 — Verona-Mantova L. 33,698, totale L. 601,461 — Mortara-Vigevano L. 30,153, totale L. 178,338 — Treviglio-Rovato L. 20,564, totale lire 588,433 — Treviglio-Cremona L. 30,651, totale L. 622,425 — Torreberetti-Pavia L. 13,035, totale L. 302,554 — Acqui-Alessandria L. 7,787, totale L. 504,462 — Dossobuono-Legnago L. 5,382, totale L. 384,189 — Milano-Vigevano L. 5,225, totale L. 703,454 — Camerlata-Chiasso L. 4,162, totale L. 164,403 — Torino-Pinerolo-Torre Pellice L. 3,372, totale L. 650,165 e Sesto Calende-Arona L. 1,138, totale L. 91,167. Le diminuzioni ascendono in complesso a L. 865,409, per cui l'aumento totale delle spese, che ascenderebbe a L. 4,703,776, si riduce, com'è detto più sopra, a L. 3,838,367.

La cifra totale degli *Introiti netti* ascende a L. 42,749,818, che, confrontata con quella del 1883 in L. 45,322,215, presenta una diminuzione di L. 2,572,397.

I più considerevoli introiti netti si verificarono sulle seguenti linee:

Torino-Genova . . .	L. 8,041,008	con L. 429,741 in più;
Toscano-Liguri . .	» 4,807,979	» » 667,992 in meno
Peschiera-Venezia . .	» 3,334,516	» » 180,478 in più;
Torino-Ticino . . .	» 3,087,750	» » 171,473 id.
Piacenza-Bologna . .	» 3,060,952	» » 350,837 in meno
Milano-Peschiera . .	» 2,766,614	» » 306,806 id.
Novi-Aless.a-Piacenza	» 2,707,824	» » 157,986 in più;
Mestre-Cormons . .	» 1,584,428	» » 369,280 in meno
Milano-Piacenza . .	» 1,423,311	» » 96,863 id.
Torino-Susa	» 1,089,360	» » 149,697 id.
Voghera-Pavia-Brescia	» 1,045,657	» » 11,587 id.

Le altre cifre sono tutte al disotto di un milione di lire.

Gli aumenti d'introiti netti risultano, in proporzione discendente, sulle linee seguenti: Torino-Genova, Peschiera-Venezia, Torino-Ticino, Novi-Alessandria-Piacenza fra quelle sovra indicate, e fra le linee i cui introiti netti non superarono il milione, sulle ferrovie: Padova-Pontelagoscuro (aumento di L. 138,452), Chivasso-Ivrea (L. 104,761), Cremona-Mantova (L. 92,692), Mantova-Modena (lire 85,232), Novara (Oleggio)-Pino (L. 80,470), Milano-Camerlata (L. 59,413), Torino Pinerolo-Torre Pellice (lire 55,195), Camerlata-Chiasso (L. 34,689), Treviglio Rovato (L. 17,917), Vercelli-Pavia-Stradella (L. 14,522), Novara-Varallo (L. 11,353), Palazzolo-Paratico (L. 10,866), Treviglio-Cremona (L. 9,377), Mortara-Vigevano (L. 618), Trofarello-Chieri (L. 483).

Diminuirono invece, oltre quelli delle suindicate linee Toscano-Liguri, Piacenza-Bologna, Milano-Peschiera, Mestre-Cormons, Milano-Piacenza, Torino-Susa, Voghera-Pavia-Brescia, gli introiti delle linee seguenti: Bologna-Pistoia (di L. 340,581), Alessandria-Arona (L. 317,577), Cavallermaggiore-Alessandria (L. 236,576), Savona-Acqui-Bra (L. 164,062), Bussoleno-Confine francese (L. 196,445), Rho-Sesto Calende (L. 132,798), Castagnole-Asti-Mortara (L. 130,673), Bologna-Pontelagoscuro (L 108,168), Valenza-Vercelli (L. 97,315), Ferrara-Ravenna-Rimini (lire 88,629), Milano-Pavia (L. 86,495), Torino-Cuneo-Saluzzo (L. 66,497), Milano-Ticino (L. 49,649), Bergamo-Lecco (L. 47,477), Verona-Peri (L. 41,304), Gallarate-Varese (L. 39,587), Mondovì-Bastia (L. 31,703), Milano-Vigevano (L. 31,531), Udine-Pontebba (L. 30,446), Legnago-Rovigo-Adria (L. 25,373), Monza-Calolzio (L. 24,779), Parma-Spezia (L. 22,763), Cava d'Alzo-Novara (L. 20,731), Acqui-Alessandria (L. 15,830), Sesto Calende-Arona (lire 14,704). Verona-Mantova (L. 13,381), Dossobuono-Legnago (L. 5,415). Torreberetti-Pavia (L. 432).

Tutte le linee aperte all'esercizio nel 1884 furono passive, ad eccezione della linea Carmagnola-Bra che ebbe un'eccedenza degli introiti sulle spese di L. 220,922, e della linea Gallarate-Laveno i cui introiti superarono le spese d'esercizio di L. 3,025.

Complessivamente considerando gli aumenti e le diminuzioni negli introiti netti di tutte le linee componenti la rete dell'Alta Italia, si trova che le diminuzioni ascesero a L. 4,465,453, e gli aumenti a L. 1,893,056, per cui si ha sul totale, in confronto del precedente anno, una diminuzione di L. 2,572,397.

Altra volta ci occuperemo dei prodotti e delle spese in ragione chilometrica e delle tabelle relative al movimento dei viaggiatori e delle merci.

(*Continua*).

L'EMISSIONE DELLE NUOVE AZIONI della ferrovia del Gottardo

Il Consiglio federale svizzero, in seguito ad osservazioni giunte dal Governo germanico e dall' Italia, ha invitato la Direzione della Compagnia del Gottardo a sospendere l'emissione delle nuove azioni state annunciate. Il motivo principale di questa sospensione sarebbe che, prima di questa emissione, devesi regolare la quistione della situazione fatta alle nuove azioni relativamente ai diritti degli Stati, Cantoni e Compagnie che hanno fornito delle sovvenzioni alla ferrovia del Gottardo.

Queste sovvenzioni — dice il *Vaterland* di Lucerna, occupandosi di questa questione — hanno diritto ad una parte del prodotto netto dell'impresa, quando il dividendo superi una certa percentuale. Ora, secondo il nuovo progetto finanziario della Direzione, le diecimila azioni da emettersi avrebbero per effetto di aggiornare indefinitamente la prospettiva per il capitale-sovvenzioni di partecipare al prodotto netto dell'esercizio. Ciò non può farsi senza il consenso degli Stati, dei Cantoni e delle Compagnie che hanno foruiti dei sussidii; agendo senza questo consenso, si renderebbe sempre assai precaria la posizione delle nuove azioni; in effetto, dipenderebbe dal più piccolo Cantone sussidiante di far interdire, ad un dato momento, il pagamento di qualsiasi dividendo di queste azioni.

Questa questione della rinuncia dei sovvenzionanti al loro diritto non è del resto senza difficoltà. Evidentemente una semplice rinuncia tacita, risultante dall'assenza di formali reclami degli interessati contro le misure prese dalla Direzione del Gottardo, non sarebbe uno scioglimento. Delle adesioni date dai Ministeri degli Stati esteri, dai Governi dei Cantoni o dai loro Gran Consigli stessi, e dalle Direzioni delle Compagnie delle strade ferrate, non sarebbero sufficienti in diritto. Le decisioni prese relativamente alle sovvenzioni, alle loro disposizioni e condizioni, lo furono per decreti del Parlamento italiano, del Reichstag tedesco, dal voto del popolo svizzero e da risoluzioni di assemblee generali delle Compagnie; non possono quindi essere legalmente modificate che nelle stesse vie. Ora, non è certo che, in presenza del corso relativamente elevato delle azioni del Gottardo e delle considerevolissime prestazioni che i sovvenzionanti hanno finora fornito, questi vogliano acconsentire a nuovi sacrifici.

In ogni caso, le trattative a questo scopo reclamerebbero molto tempo. La più plausibile presunzione è che, in presenza di tutti i lati deboli che presenta il nuovo progetto finanziario della Direzione del Gottardo, questa lo lascierà cadere, per rimpiazzarlo con una migliore combinazione.

Ora, in risposta a queste osservazioni, lo stesso *Vaterland* ha ricevuto dalla Direzione del Gottardo una comunicazione officiale, che tende a spiegare quale sia la situazione legale delle nuove azioni verso gli Stati, i Cantoni e le Compagnie che hanno accordato delle sovvenzioni. Eccone i punti principali:

Già nell'assemblea generale del 27 giugno scorso, dice il comunicato, alla quale erano rappresentati tutti i Cantoni sovvenzionanti, l'amministrazione del Gottardo aveva emesso l'opinione che le nuove azioni, appena fossero interamente sottoscritte, dovrebbero partecipare ai beneficii dell'impresa sullo stesso piede delle antiche; infatti, le convenzioni internazionali, secondo le quali il capitale-sovvenzioni parteciperà per metà al prodotto netto appena il dividendo del capitale-azioni ecceda il 7 0|0, non hanno determinata la quotità di questo capitale-azioni; risulta anzi dal protocollo della conferenza internazionale del 1869, che si prevedeva fino d'allora un capitale-azioni superiore ai 34 milioni.

Il Consiglio federale stesso conferma questa interpretazione dicendo che non gli pare esistere alcuna contraddizione col diritto comune e colle disposizioni della convenzione nel fatto, che le nuove azioni prenderanno parte al prodotto netto dell'impresa sullo stesso piede delle antiche azioni.

In quanto alla quistione dell'opportunità dell' aumento del capitale-azioni del Gottardo, ecco le considerazioni che presenta l'Amministrazione:

Dopo la fondazione della Compagnia, l' opinione generale fu che il suo capitale-azioni di 34 milioni era insufficiente. Ma durante la costruzione, e durante il primo periodo dell'esercizio, non era possibile di pensare ad aumentarlo. Quando il Consiglio federale invitò l' Amministrazione del Gottardo a presentare la giustificazione finanziaria per la costruzione delle linee d' accesso della parte Nord, essa credette giunto il momento per questa misura.

Ha dunque cercato di far comprendere agli azionisti che era conveniente procurarsi le necessarie risorse per la costruzione delle linee d'accesso, non unicamente mediante un' emissione di obbligazioni, o colla creazione di nuovi debiti; ma, almeno in parte, coll'aumento del capitale-azioni. Gli azionisti stessi sono entrati, come si sa, in questa veduta ed hanno deciso l'emissione di 5 milioni d'azioni a condizioni che l'Amministrazione stima perfettamente giuste.

Se un accordo col Consiglio federale in proposito non potesse ottenersi, dice la Direzione, è evidente che la progettata emissione cadrebbe per questo fatto, e nessuno risentirebbe maggiore soddisfazione degli azionisti stessi; ma è tutt'altra quistione il sapere se questo scioglimento sarà vantaggioso alla solidità finanziaria ed alla potenza d'azione della Compagnia.

Si attendono in breve le risoluzioni del Consiglio federale.

Informazioni Particolari DEL MONITORE

Il 28 agosto p. p. venne effettuata la visita ufficiali di ricognizione della nuova ferrovia da Bricherasio e Barge con l'intervento dei delegati del Governo e da quelli della rete Mediterranea. Essendosi riscontrato soddisfacente, per ogni riguardo, lo stato della linea, si è disposto che il 6 corr. abbia luogo la corsa d'inau-

gurazione della medesima, a cui parteciperanno molti invitati, e che il successivo giorno 7 la linea si apra al pubblico esercizio.

Nella visita preliminare compiutasi il 25 agosto, per parte del personale tecnico governativo e sociale, si fece la prova dei sette ponti metallici, costrutti dalla ditta Courtial di Torino.

Il lavoro fu trovato perfettamente eseguito e gli esperimenti di resistenza delle travate, constatati cogli istrumenti geodetici, mentre si faceva fermare e poi corrervi sopra una locomotiva di 72 tonnellate, riescirono di piena soddisfazione della Commissione collaudatrice.

><

Ci scrivono da Ivrea che il Direttore tecnico governativo per la ferrovia da Ivrea ad Aosta, considerato che la tratta della linea medesima compresa fra Ivrea e Donnaz potrà essere, in una quindicina di giorni, completamente ultimata, ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici, acciò voglia nominare la Commissione governativa che nel giorno 20 del corrente mese dovrà procedere alla visita di ricognizione della tratta predetta di ferrovia.

Il giorno 23 dello scorso mese di agosto ebbero luogo le prove delle travate metalliche lungo il tronco da Quincinetto a Donnaz, alle quali intervennero oltre ad un incaricato del R. Commissariato dell'esercizio, anche i rappresentanti della Società delle Strade ferrate del Mediterraneo che assumerà l'esercizio della linea. Le prove stesse hanno dato ottimi risultati.

In occasione delle prove si è potuto constatare che l'armamento fra Ivrea e Donnaz trovasi in condizioni soddisfacenti.

Qualora nessun caso eccezionale succeda a ritardarla, l'apertura allo esercizio della tratta da Ivrea a Donnaz avrà luogo il giorno 1.o del prossimo ottobre.

><

Nei giorni 24 e 25 dello scorso agosto tenne seduta in Milano la Commissione per la consegna delle linee costituenti la rete del Mediterraneo. La Commissione si è regolarmente costituita nominando a suo presidente l'on. comm. Baccarini, delegato della Corte d'appello di Roma, ed a segretario il sig. Arturo Gozzi ingegnere del servizio centrale della manutenzione e lavori delle ferrovie del Mediterraneo. La Commissione ha poi stabilito il procedimento a seguirsi per soddisfare al mandato ad essa affidato.

><

Ci consta che ad istanza del nostro Governo, la Svizzera e gli altri Stati interessati hanno aderito a che sia prorogata la progettata conferenza sulla questione della unità tecnica delle ferrovie, che doveva aver luogo a Berna in principio del corrente mese.

><

Sappiamo che in conformità delle disposizioni del terzo comma dell'art. 15 della legge 27 aprile 1885 n. 3048 sulle nuove convenzioni ferroviarie, il quale prescrive che con regolamento da approvarsi per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo, il Ministero delle finanze ha già preparato lo schema di un tale regolamento e lo ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici per quelle osservazioni che sul medesimo reputasse conveniente di fare.

><

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere in ordine alla istanza, presentata al Ministero dei lavori pubblici dalla Impresa Luigi Bonora che tiene in appalto la costruzione del tronco dall'Adige al Lusenzo, della ferrovia Adria-Chioggia, per ottenere una proroga del termine stabilito pel compimento dei lavori. Il Consiglio stesso ha ritenuto che possa concedersi alla Impresa predetta la proroga di sei mesi, decorribili dal 14 marzo p. p.

><

Essendo corsa voce in Pisa che coll'attuazione delle nuove convenzioni ferroviarie, la nuova Società per la rete del Mediterraneo avrebbe soppressa la stazione di Porta Nuova in quella città, portando per tal modo l'assoluta rovina di due fiorenti industrie, quelle cioè della fabbricazione dei laterizi a fuoco continuo, e dei saponi, molti degli abitanti dei sobborghi di Porta Nuova, Porta Lucca e Porta Barbacina, si sono rivolti al R. Governo onde ottenere che non solo non venga soppressa la stazione di che trattasi, ma che essa venga abilitata al servizio dei passeggeri e delle merci a grande velocità.

A questo proposito veniamo informati che, comunicata l'istanza preindicata alla Società delle ferrovie del Mediterraneo, questa ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici, che le voci corse di soppressione della stazione di Porta Nuova in Pisa non hanno alcun fondamento. In quanto però ad abilitare la stazione al servizio dei viaggiatori e delle merci celeri, la Società medesima avrebbe fatto osservare come la cosa non sarebbe fattibile, se non incontrando delle gravi spese per provvedere alla deficienza degli attuali impianti, spese che non sarebbero, almeno per ora, punto giustificate, essendochè ai bisogni della città di Pisa provvede con sufficiente comodità la Stazione centrale.

><

Avendo il Ministero dei lavori pubblici invitata la Società delle ferrovie Meridionali a dare le disposizioni opportune onde provvedere alla costruzione dell'ultimo tronco della ferrovia da Roma a Solmona, compreso fra Bugnara e Solmona, sappiamo che la Società medesima ha dichiarato di essere pronta ad ottemperare agli ordini del Ministero, ed a tale uopo ha delegato il suo capo-sezione ing. F. Cavalli a recarsi a Solmona per ivi assumere, presso quell'ufficio governativo per le ferrovie, tutte le informazioni di cui avrebbe avuto bisogno onde poter fare al Ministero predetto, concrete proposte per la costruzione del tronco in parola.

><

La Direzione generale della Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici ad approvare la residua spesa di L. 80,000 occorrente per provvedere all'impianto di binari e di altre opere accessorie per le tettoie di rialzo dei veicoli nelle officine di Torino P. S.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possa approvarsi il riparto della spesa di L. 31,380 occorrente pei lavori di riparazione dei danni cagionati lungo la ferrovia da Novara a Pino dal nubifragio del 2 settembre 1883, e per la sistemazione degli alvei di alcuni rivi a valle ed a monte della ferrovia. Il detto riparto è proposto nella misura di 1|10 a carico dell'Amministrazione esercente e di 9|10 a carico dell'Amministrazione governativa.

><

Siamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che l'ingegnere di 1.a classe del Genio civile cav. G. Piccini, reggente la Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie a Caltanissetta, sia temporaneamente incaricato del servizio di sorveglianza governativa delle ferrovie in esercizio in Sicilia.

><

Da informazioni che ci giungono dalla Sicilia viene affermata la nessuna utilità pratica del provvedimento or non è guari adottato e cioè della messa in servizio fra Messina e Palermo delle carrozze-salone Pullman, a letti. Risulterebbe infatti che fin qui pochissimi furono i viaggiatori che si sono serviti delle carrozze medesime le quali viaggiano spessissimo vuote, specialmente dopo l'apertura all'esercizio della galleria di Marianopoli.

><

Visto il notevole movimento di viaggiatori che si verifica coi treni L ed LL, tra Firenze e Livorno, la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo ha provveduto affinchè i detti treni, i quali dovevano essere soppressi a datare dal 9 corrente, abbiano invece a continuare ad essere attivati fino a nuovo avviso.

><

La Società delle Strade ferrate dell' Adriatico ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario invernale da attivarsi per le corse dei piroscafi sul Lago di Garda.

L' orario proposto dovrebbe andare in attività col giorno 15 del corrente settembre. Esso è completamente conforme a quello già in vigore nello scorso inverno il quale, dalla esperienza fattane, è quello che meglio soddisfa ai bisogni degli abitanti delle due sponde del Lago.

><

Giusta la promessa fatta nel *Monitore* della scorsa settimana, diamo qui di seguito le principali informazioni tecniche intorno al progetto di appalto del tronco da Briatico a Porto Santa Venere, della ferrovia di 1.a categoria da Reggio a Castrocucco.

Il detto tronco ha la lunghezza di m. 8.825 e lo importo totale dei relativi lavori di costruzione è valutato di L. 2,150,000. Di questa somma, L. 1,800,000 rappresentano l' importo dei lavori e delle provviste da appaltare, e L. 350,000 la somma a disposizione dell'Amministrazione governativa onde provvedere alle espropriazioni, ai lavori imprevisti ed alla provvista dei ferri di armamento della strada e dei meccanismi fissi delle stazioni.

Nel suo andamento planimetrico il tronco è suddiviso in m. 5,791.67 di tratti rettilinei ed in metri 3.133.33 di tratti in curva, con raggio variabile fra un massimo di m. 2000 ed un minimo di m. 300. Per quanto riguarda l' altimetria la lunghezza del tronco è ripartita come segue: livellette orizzontali m. 3125: id. in ascesa m. 1493; id. in discesa metri 3207.

La pendenza massima che si riscontra nel profilo è quella del 12 per 0|00.

La larghezza normale della strada, da lembo a lembo, è fissata di m. 5. La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante n. 2 passaggi a livello. All' alloggio del personale di sorveglianza della strada sarà provveduto colla costruzione di n. 5 caselli doppi, di n. 4 caselli semplici e di n. 3 garette.

Lungo il tronco è progettata una sola stazione nella quale dovranno impiantarsi: un fabbricato per viaggiatori, una fabbrichetta per cessi, ed un magazzeno per le merci.

Le opere d' arte principali proposte per l' attraversamento dei valloni e dei torrenti sono in numero di 3, cioè:

1. ponte in muratura della luce di m. 15: 2. ponte a travata metallica, in una campata di m. 23; 3. altro ponte pure a travata metallica, della luce di m. 16.

Oltre alle predette opere d' arte principali, è pure prevista una galleria della lunghezza di m. 765.

Le opere d' arte minori, cioè acquedotti, ponticelli e ponti di luce inferiore ai m. 10, sono in numero di 36 ripartite nel modo seguente:

acquedotti da m. 1 a m. 2 n. 12; id. da m. 2.01 a m. 3; n. 16; id. da m. 3.01 a m. 4 n. 5; ponticelli da m. 4 01 a m. 5 n. 1; id. da m. 5.01 a m. 6 n. 1; ponti di m. 8 n. 1.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto definitivo 2° tronco Ticino-Castano, ferrovia Novara-Seregno.

Id. opere d'arte da costruirsi nel 1° tronco da Novara a Ticino, della ferrovia Novara-Seregno.

Id. nuova galleria artificiale fra quelle del Rospo e del Turco, ferr. Genova-Pisa.

Id. appalto travate metalliche pei ponti nel tronco Campo-Chiavenna della ferr. Sondrio-Colico (Chiavenna).

Raccordamento della tramvia Saronno fino alla ferrovia Como-Varese presso stazione di Grandate.

Dichiarazione di pubblica utilità per l'allargamento del Corso fra la via delle Convertite ed il vicolo Rosa e per la sistemazione degli sbocchi di via del Tritone (Roma).

Progetto d'una ferrovia funicolare a piano inclinato per la congiunzione delle parti bassa ed alta di Biella.

Id. per provviste di tre grue mobili, da impiantare sullo sbarcatoio principale del Porto Grande di Siracusa.

Id. per fornitura e collocamento a posto di una grue sulla banchina interna del molo di protezione del Porto di Bari.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto luglio 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego.							
Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4343.61							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di luglio . . m. l.	4088.10	4044.18	3520.80	4005.79	3430.68	971.87	2623.21
Idem. eseguita a tutto il mese di giugno . . . . »	4032.—	3950.63	3304.47	3878.26	3187.73	668.58	2208.23
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di luglio . . m. l.	56.10	93.55	216.33	127.53	242.95	303.29	414.98
Restano da perforarsi m. l. 255.51							
2. Tronco Mignanego-Ronco.							
Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . m. l. 8,288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	592.—	592.—	592.—	391.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.59	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Gall. di direzione dell'imbocco Sud	996.45	630.85	608.85	569.85	592.85	444.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dal pozzo n. 8	1778.—	1045.—	886.—	818.—	721.—	393.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve	1006.—	1000.—	943.—	1000.—	900.—	739.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in luglio . m. l.	4557.45	3408.35	3170.35	3120.35	2946.35	2107.35	—
Perforazione eseguita a tutto giugno . . . . »	4298.45	3199.85	2895.35	2946.35	2716.35	1871.35	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di luglio m. l.	259.—	208.58	275.—	174.—	230.—	236.—	—
Restano da perforarsi m. l. 3.730.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi vert.li N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	446.44	446.44	446.44	93.80	93.80	93.80	441.94
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gall.e ausiliarie e pozzi in luglio m. l.	1183.59	1183.59	1183.59	830.95	830.95	830.95	1179.09
Perforazione eseguita a tutto giugno . . . . »	1154.54	1154.54	1154.54	830.95	830.95	830.95	1151.86
Avanzamento Gall.e ausiliarie e pozzi nel mese di luglio m. l.	29.05	29.05	29.05	—	—	—	27.23

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di luglio { 1° tronco . . . . L. 14,896,267.28
2° id. . . . . » 10,186,312.—

Totale L. 25,082,579.28

Importo dei lavori eseguiti a tutto giugno { 1° tronco . . . . L. 13,940,433.11 } » 23,377,369.11
2° id. . . . . » 9,436,936.—

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di luglio pei due tronchi . . . . L. 1,705,210.17

Giornate di operai impiegate nel mese di luglio { 1° tronco . . . . N. 108.996.—
2° id. . . . . » 89.293.—

Totale N. 198.289.—

Media giornaliera delle giornate di operai in luglio N. 6,396.41.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Il 16 corrente mese scadono i fatali pell' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Vernante e Limone. Il prezzo di provvisorio deliberamento è di L. 2,647,960. (Vedi n. 32 e 34 del *Monitore*).

Ferrovia Palermo-Porto Empedocle. — Vedasi nelle pagine-annunzi l'avviso d' asta relativo all'appalto per la costruzione di una galleria artificiale nella trincea di Passofonduto sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Ferrovie Calabro-Sicule. — Essendo riusciti deserti gli esperimenti d' asta che furono tenuti nella Sottoprefettura di Taranto il giorno 30 luglio u. s. per la vendita di materiali ferroviarii fuori uso provenienti dalla rete Calabro-Sicula, di proprietà dello Stato, esistenti nel magazzino di Taranto, nel giorno di lunedì 14 settembre corr. alle ore 9 ant., si procederà nella predetta Sottoprefettura ai secondi esperimenti d' asta per la vendita suddetta, mediante aggiudicazione definitiva ad unico incanto, e sotto le condizioni stabilite nel relativo capitolato debitamente approvato, e quale trovasi depositato nella segreteria della Sottoprefettura ed ostensibile a chiunque nelle ore d'ufficio. (Vedasi il n. 29 del *Monitore* e la *Gazzetta Ufficiale* del 29 agosto p. p.).

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — Il sig. ing. Giovanni Frontini rimase definitivo deliberatario dell' appalto per la costruzione del tronco di questa ferrovia compreso fra la stazione di Macerata (esclusa) e quella di Pollenza Urbisaglia a Sforzacosta (inclusa). Il prezzo di deliberamento fu di L. 716,880.53. (V. n. 42 del *Monitore*).

Ferrovia Legnago-Monselice. — La Società Nazionale delle Officine di Savigliano è rimasta, per la somma

di L. 2.360,010 52, definitiva deliberataria dell'appalto per la costruzione del tronco Legnago-Boschi Sant'Anna della ferrovia Legnago-Monselice, essendo andato deserto il definitivo esperimento seguito il 17 agosto p. p. (Vedi n. 31 del *Monitore*).

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Scrive il *Canavesano* a complemento della notizia riferita nelle *Nostre Informazioni;*

« Anche le travate metalliche pei ponti di *Quincinetto*, luce m. 30; *Carema*, m. 71,50; *Lys* 1°, m. 18, e *Lys* 2°, m. 30, furono sottoposte alle prescritte prove.

« La Commissione governativa, composta dell'ingegnere capo cav. Muzi, del regio sotto-commissario cav. Crosa, dei delegati della rete Mediterranea, ingegneri cav. Gasparetti, Codazza e Serena, e degli ingegneri Sapegno, Pedrazzini e Monacelli, procedeva a tali prove nel mattino di domenica scorsa.

« Ottimo risultato si fu quello ottenuto con giusta soddisfazione della Direzione dei lavori e della Società esecutrice, poichè l'inflessione data dalle travate sotto un peso eccezionale fu sempre inferiore a quella teorica stabilita dai calcoli.

« Trecento e più tonnellate costituivano il peso di cotesto treno; fu compiuto il tragitto Ivrea-Donnaz perfettamente e felicemente con esito splendido, non solo nelle prove delle travate, ma bensì pure in quelle dell'armamento.

« Con questo nulla fa ancora più dubitare per una sollecita apertura all'esercizio pubblico del tronco Ivrea-Donnaz ».

Ferrovia Lucca-Modena. — L'ingegnere capo del Genio civile di Modena ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di impiantare nuovi uffici di sezione per poter procedere più sollecitamente alla compilazione degli studii definitivi della linea Lucca-Modena, di cui egli sta occupandosi.

Ferrovia Pieve a Nievole-San Miniato. — Il sindaco di Fucecchio in proprio nome ed in quello di altri Comuni, ha domandato al Ministero dei lavori pubblici che venga inscritta fra le linee di 4ª categoria, anche questa ferrovia, il cui progetto fu già approvato dal Consiglio superiore nella tornata del 21 luglio 1883.

Questo tronco ferroviario ha una lunghezza di chilom. 23 e m. 486, ed è a scartamento ordinario. Le opere d'arte sono di lievissima entità ad eccezione di un ponte in ferro sulla Nievole. Le stazioni da costruirsi sono: Monsummano, Castel Martini, Stabbia, Fucecchio. Per giungere alla stazione di San Miniato, si traversa il ponte sull'Arno di proprietà del Comune di Fucecchio, che consente vi possa essere impiantato un binario. I movimenti di terra sono pochissimi, perchè la percorrenza è in un falso piano. La spesa totale compreso il materiale mobile ascende a lire 3,060,600.77. I Comuni interessati hanno già deliberato la costituzione del Consorzio.

Ferrovia direttissima Roma-Napoli. — Il Consiglio provinciale di Napoli, in seduta del 24 agosto p. p., approvò il seguente ordine del giorno, presentato dal consigliere Pagliano, per sollecitare dal Governo la pronta esecuzione di una ferrovia direttissima fra Napoli e la Capitale:

« Il Consiglio provinciale di Napoli, conseguente al desiderio fermamente e continuamente manifestato, forte delle disposizioni delle leggi 27 luglio 1879 (5002) e 5 luglio 1882 (877) le quali assicurano a Napoli l'apertura all'esercizio di una ferrovia direttissima da Roma a Napoli per tutto l'anno 1886, fa voto al Governo del Re, perchè l'esecuzione di quelle leggi che importano tanto al benessere ed all'avvenire di Napoli non sia più oltre ritardata ».

Ferrovia Caianello-Isernia. — Il *Roma* di Napoli dà le seguenti informazioni relative ai lavori di costruzione dei primi tre tronchi della ferrovia da Caianello ad Isernia, compresi fra Caianello e Roccarainola.

I lavori di armamento dei predetti tronchi furono iniziati nello scorso luglio ed al primo del successivo agosto il binario era già posato per circa 5 chilometri.

Gli altri lavori, a quest'ultima data, si trovavano nelle condizioni seguenti:

1.° tronco, completo in ogni parte;

2° tronco, non restavano a compiersi che i lavori accessori nei fabbricati della stazione di Venafro e delle cantoniere, cioè pavimenti, intonachi e coloriture;

3° tronco, si trovavano quasi compiuti i movimenti di terra dei quali non mancavano che circa 1000 m. c di scavo in trincea e m. c. 3000 di movimento in rilevato; restavano a fondarsi dieci opere d'arte minori e due case cantoniere e dovevansi compiere i tetti e completare gli intonachi, le coloriture ed altri lavori accessorii nella stazione di Roccarainola.

Dalle premesse informazioni è quindi facile arguire che l'apertura all'esercizio dei preindicati tre tronchi di ferrovia, i quali nel loro assieme misurano 27 chilometri, potrà aver luogo in breve.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Al *Bollettino delle finanze, ferrovie ed industrie* scrivono da Messina che quella Amministrazione provinciale, deplorando che i lavori della grande galleria Peloritana in costruzione lungo la ferrovia Messina-Patti-Cerda procedano assai lentamente, ha espresso voti al Governo del Re acciò voglia costringere coi mezzi più efficaci l'Impresa all'adempimento dei propri impegni, obbligandola ad attivare i lavori in guisa che la loro ultimazione possa essere assicurata entro il termine di tempo stabilito dal contratto, il quale scadrebbe entro 14 mesi a partire da oggi.

Lo stesso giornale dà poi le seguenti informazioni circa l'avanzamento a tutto luglio p. p. dello scavo e delle murature della predetta grande galleria in costruzione a cura della Impresa E. Bianchi. La galleria ha la lunghezza di m. 5454.50 ed alla suaccennata epoca si trovava scavata per m. 1563 in piccola sezione; per m. 1466 in grande sezione e per m. 1296 in istrozzo. In quanto alle murature, la loro situazione era la seguente: calotta, m. 1435; piedritti metri 1182; arco rovescio, m. 34.00.

Riducendo a metri lineari di galleria completa, l'avanzamento ottenuto, si hanno i seguenti dati:

Avanzamento ottenuto nel mese di luglio: scavo, metri 93.96 — rivestimento m. 87.92;

Avanzamento ottenuto dall'incominciamento dei lavori fino a tutto luglio: scavo, m. 1365.06 — rivestimento m. 1300 85.

Avanzamento ottenuto dall'incominciamento dei lavori fino a tutto il predetto mese: per ogni giorno di lavoro effettivo: scavo, m. 3.171 — rivestimento m. 5.258 per ogni giorno trascorso — scavo m. 1.565.

Ora, siccome il preventivo dello scavo per ogni giorno di lavoro era fissato in media di m. 4.00, si è avuta fin qui una differenza in meno di m. 2 435.

Servizio ferroviario. — A principiare dal 1° settembre corr. le Amministrazioni ferroviarie per le reti Mediterranea ed Adriatica, hanno di comune accordo disposto che per le operazioni e formalità doganali da eseguirsi a cura delle Agenzie di Dogana e dalle stazioni, di conformità all'art. 8 delle tariffe e condizioni dei trasporti, si osservino le Tariffe e Norme contenute in apposito ordine di servizio dalle Amministrazioni predette diramato alle dipendenti stazioni.

Le accennate tariffe e le relative condizioni vennero, per comodità del pubblico, raccolte in apposito fascicolo vendibile presso le stazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici in Francia ha recentemente autorizzato la Compagnia

delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire, col 31 agosto p. p., all'esercizio le seguenti linee, o tronchi di linea.

1. Il tronco della linea da Crest ad Aspres-les-Veynes, compreso fra le stazioni di Crest e Die inclusivamente e lungo 37,389,61 metri;

2. La linea Firminy Annonay, lunga 64,893 metri;

3. La linea da Pertuiset (Fraisse-Unieux) a Saint-Iust-sur-Loire, lunga m. 16,172.42.

— Lo stesso Ministro ha poi concesso al Sindacato della ferrovia della *Grande Ceinture* di Parigi l'autorizzazione ad aprire al pubblico esercizio la linea che da Palaiseau conduce a Villeneuve Saint-Georges, e che misura una lunghezza di m. 17,560

— Nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica francese vennero ultimamente pubblicate le seguenti leggi:

1° Legge di modificazioni alla ripartizione della somma *maximum* di fr. 88,373,000 indicata all'art. 7 della legge di finanza del 22 marzo 1885, per le opere che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad eseguire, durante il 1885, coi fondi a versarsi dalle Compagnie ferroviarie, in conformità delle Convenzioni del 1883.

Detta ripartizione è così stabilita:

Parigi-Lione-Mediterraneo	fr. 15,390,000
Nord	» 300,000
Ovest	» 8,140,000
Orléans	» 48,000,000
Est	» 2,750,000
Mezzogiorno	» 13,793,000
Totale	fr. 88,373,000

2. Legge che dichiara di utilità pubblica ed approva la convenzione fra il Ministro dei lavori pubblici e la Società Marsigliese di credito industriale e commerciale e di depositi, per la definitiva concessione della ferrovia Draguignan-Meyrargues e di quella da Draguignan a Grasse, e per l'eventuale concessione delle ferrovie: Grasse-Nizza, Digne-Draguignan e Saint-André Nizza;

3. Legge che dichiara di pubblica utilità la ferrovia da Bourges a Dun-sur-Auron;

4. Id. per la ferrovia da Mans a Saint Denis-d' Orgues;

5 Legge che concede eventualmente la ferrovia Annemasse-Frontiera svizzera alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, e che approva la convenzione seguita fra questa Compagnia ed il Governo del Cantone di Ginevra per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Ginevra-Vollandes alla frontiera francese.

Ferrovie austriache. — Il numero delle ferrovie garantite dallo Stato, grazie ai recenti riscatti, è omai assai scarso in **Austria.** Malgrado ciò, non è irrilevante la somma che lo Stato annualmente rimborsa ai creditori di queste ferrovie in forma di interessi che un giorno a loro volle garantire.

Ecco l'elenco delle ferrovie austriache garantite, ad ognuna delle quali abbiamo apposta la somma pagata dallo Stato nel 1883 e nel 1884:

Ferrovie		1883	1884
Leopoli-Czernovitza	Fior.	1,029,487	1,506,327
Carlo Lodovico	»	1,091,339	986,954
Moravio silesiana del Nord	»	288,612	351,919
Austriaca del Nord Ovest	»	481,565	1,867,535
D' unione fra la Germania del Nord e Sud	»	944,551	611,061
Galizio-ungherese	»	951,150	1,024,112
Ungherese dell'Ovest	»	362,349	393,660
Del Voralberg	»	651,460	686,582
Alberto	»	803,788	944,136
Moraviana	»	292.903	329.816
Dello Stato	»	183,639	438,877
Totale	Fior.	7,080,843	9,140,979

Come si rileva da questo elenco, il risultato finanziario del 1884 è assai peggiorato; vi ha un disavanzo di oltre 2 milioni di fiorini a danno del 1884. Le ferrovie meno lucrose furono nel 1884 la Leopoli-Czernovitza e la ferrovia dello Stato.

Un vero disavanzo nell'esercizio però lo ebbe soltanto la ferrovia galizio-ungherese; e questo disavanzo fu di fior. 55,112.

Quando poi domandiamo quali somme le ferrovie garantite debbano allo Stato a conto delle garanzie da esso pagate negli anni precedenti, vi troviamo la risposta nello elenco seguente:

La Leopoli-Czernovitza deve allo Stato	Fior.	30,950,700
» Carlo Lodovico	»	11,754,420
» Moravio-silesiana del Nord	»	10,809,688
» Austriaca del Nord-Ovest	»	21,090,213
» Ferrovia d' unione ecc., ecc.	»	22,677,277
» » galizio-ungherese	»	16,308,632
» » ungherese dell' Ovest	»	4,884,915
» » Voralberg	»	12,057,027
» » Alberto	»	11,451,628
» » Moravia	»	4,259,532
» » dello Stato	»	11,056,130
» » Brünn Rossitz	»	94,859
» » Kashau Aderberg	»	2,562,498
Totale	Fior.	159,957,519

Notizie Diverse

Le ferrovie in Europa al 31 dicembre 1884 — Da una statistica recentemente pubblicata dalla *Gazzetta Ufficiale* francese, risulta che la lunghezza totale delle ferrovie esercitate in Europa era al 31 dicembre 1884 di chilometri 189,334, mentre alla stessa epoca del 1883 era solo di chilometri 182,999; con un aumento quindi di 6,335 chilometri; ovvero del 3,46 0[0 rispetto ai chilometri in esercizio alla fine del 1883.

Dei chilometri di ferrovia esercitati al 31 dicembre 1884, 36,737 si trovavano sul territorio dell'Impero germanico, 31,216 sul territorio francese, 30,514 su quello inglese, 25,391 sul russo, 22,106 sull'austro-ungarico, 9,925 sull'italiano, 8,663 sullo spagnuolo e 4,319 sul territorio belga.

Concorso per un palazzo di giustizia a Modena. — Il municipio di Modena ha aperto il concorso fra gli architetti italiani per un progetto del palazzo di giustizia da erigersi sul lato meridionale della piazza maggiore in quella città.

Il preventivo della spesa per l'esecuzione complessiva del palazzo è di L. 450,000.

Il concorso rimane aperto a tutto ottobre 1885.

È assegnato un premio di L. 3,000 pel progetto scelto e di L. 1,000 per quello che verrà secondo in merito a deliberazione del Consiglio.

Per ulteriori schiarimenti rivolgersi al municipio di Modena.

Un museo di locomotive. — Leggiamo nello *Scientific American* che a Chicago l'Associazione degli ingegneri meccanici sta preparando una collezione di applicazioni ferroviarie e lavori storici relativi al maneggio della locomotiva, per essere collocata in esposizione nello *Scientific Hall*, allo scopo di studio e maggiore istruzione pei membri nel funzionamento e nel maneggio di macchine locomotive. La sala sarà fornita di ogni congegno per dimostrare il funzionamento di ogni oggetto che sia in mostra.

Lavori pubblici in Turchia. — Secondo l'*Osmanli*, durante l'anno 1300 (1884-85) furono costruiti nelle varie provincie dell'impero ottomano, 1965 chilometri di

strade e 2935 ponti o ponticelli. La provincia che si è più distinta è quella di Sivas, dove furono costruiti 327 chilometri di strade e 713 ponti o ponticelli.

Soffia del resto, a quanto pare, un vento favorevole pei lavori pubblici in Turchia.

L'*Impartial* di Smirne annunzia che i lavori di deviazione del fiume Hermus furono cominciati venerdì della settimana scorsa.

Questi lavori sono diretti, per la parte tecnica, da una Commissione d'ingegneri civili e militari, e, per la parte amministrativa, da una Commissione di notabili.

Gli abitanti della provincia di Angora hanno indirizzato una petizione al Sultano per lo stabilimento di una ferrovia. Essi si offrono di livellare la parte della strada che incomberebbe alla loro provincia, purchè gli abitanti delle altre provincie situate sul percorso della linea facessero altrettanto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei valori ferroviarii fu anche, nella scorsa settimana, nullo o quasi nullo, ove non si tenga conto di ciò che venne operandosi sulle azioni della Società delle Meridionali, le quali diedero luogo a scambi intorno al prezzo di 690 a 691.50; e delle azioni della Società della Mediterranea, negoziate a 515 e 548 in tutti i mercati d'Italia e su quelli di Berlino e di Francoforte, dove si incomincia a persuadersi che le gare o gelosie bancarie non hanno ragione di sussistere, quando si tratta di un valore che ha per sè le cifre che lo difendono e gli assicurano l'avvenire.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL. *)*

Prefettura di Pavia (7 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di difesa del transito in alcuni tratti della strada nazionale Genova-Piacenza, dal confine ligure al limite della prov. di Piacenza provv. deliberato per L. 36,918.28. (V. n. 32 del *Monitore*).

Prefettura di Basilicata (7 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserz. 1.o incanto). — Appalto dei lavori della costruzione della traversa nell'abitato di Accettura, della lunghezza di m. 546.78, che fa parte della strada dalla nazionale dell'Agri alla provinciale Potenza-Spinazzola, ed in base alla somma di L. 54,000. Cauz. L. 5,500. Fat. a giorni 15.

Comune di Caprarola, circond. di Viterbo (7 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto della manutenzione sessennale delle strade rotabili S. Rocco e Massavella, deliberato provv. per la somma di lire 1,425.

Comune di Busalla (7 settembre, ore 11 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte con pile in muratura e travata in ferro sul torrente Scrivia e strada di accesso al medesimo destinato a congiungere il capoluogo comunale colle frazioni Sarissola, Semina e Camarza, della lunghezza complessiva di m. 482, provv. deliberato per L. 81,571.69. I lavori sono appaltati parte a misura e parte a corpo in base al relativo progetto d'arte dell'ingegnere signor Ridolfo Tamburini in data 28 giugno 1884. Il termine pel compimento dei lavori è di otto mesi dalla data della consegna dei medesimi all'appaltatore. Cauz. provv. lire 4,500; def. L. 9,000.

Comune di Nicosia (8 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto per la costruzione del cimitero in Nicosia, provv. deliberato, mediante il ribasso di lire una per cento, sul prezzo di L. 105,900. (V. n. 31 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione di Alessandria (9 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione di parte di una caserma per un reggimento di fanteria in Novi Ligure, provv. delib., mediante il ribasso di L. 17.21 0[0] su L. 250,000. Dep. L. 25,000.

Amministrazione provinciale della Calabria Ulteriore 2.a (10 settembre, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto dei lavori del secondo tronco della strada dal Piede della Sala al fiume Simeri e precisamente dal Ponte Agliastro alla sponda destra del Simeri. Prezzo L. 45,879.53, oltre L. 6,120.47 d'impreviste che rimangono a disposizione dell'Amministrazione. Deposito L. 2,000.

Prefettura di Pesaro e Urbino (10 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di correzione della strada nazionale Flaminia n. 44 nel Furlo, dai due ponti della Fornace al ponticello dell'Orecchia, della lunghezza di m. 2,369.40, in base alla somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 85,550. I lavori debbono essere compiuti nel termine di giorni 600 naturali e consecutivi dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. ore 10 ant. 25 settembre.

Deputazione provinciale di Alessandria (10 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere occorrenti alla trasformazione del ponte pensile sulla Scrivia presso Cassano Spinola. Importo complessivo L. 169,800. Cauz. provv. L. 8,000; def. L. 16.000. Fat. ore 10 ant. 20 settembre. Per maggiori dettagli vedasi *Gazz. Uffic.* 28 agosto.

Municipio di Carrara (11 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione delle fogne pubbliche di questa città, provv. delib. per lire 162,331.93. (V. n. 32 del *Monitore*).

Città di Formia (11 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione del 2.o tronco della nuova strada interna di questo comune, compreso tra il largo della Darsena e la traversa n. 4 che pone in comunicazione la nuova strada con la piazza del Municipio, della lunghezza di metri 524.40, provv. aggiudicato col ribasso dell'1.50 per cento sul montare dei lavori che verranno eseguiti. (V. n. 32 del *Monitore*).

Municipio di Castellammare di Stabia (12 settembre, 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori di lastricatura con basoli del tratto al corso Vittorio Emanuele, dal Rivolo Cannitiello alla ferrovia, comprese le traverse annesse, a base del progetto d'arte redatto dagli ingegneri cavaliere Vitelli e Maglio, ascendente a L. 63,000, dovendo l'importo totale dei lavori esser pagato a rate uguali annuali, ed in cinque anni e senza interesse alcuno. Restano ferme le condizioni di appalto e quanto altro fu stabilito nel primo manifesto, pubblicato nella *Gaz. Uffic. del Regno* del 5 agosto andante anno, n. 185. Fat. 28 settembre ore 12 merid.

Amministrazione consortile per la strada da Iglesias a Guspini - Iglesias (12 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto cumulativo dell'apertura e sistemazione dei due tronchi di strada comunale di obbligatoria costruzione compresi fra l'abitato di Flumini Maggiore, traversando parte del medesimo, e l'incontro della strada provinciale già sistemata entro l'abitato del comune di Arbus, per lo sviluppo complessivo di metri 23,948, fatto astrazione della traversa di Flumini Maggiore nella cui esecuzione terrassi a base il progetto redatto in data 8 agosto 1871 dall'ufficio tecnico provinciale. — Le opere vanno distinte come in appresso: A corpo L. 172,158.22; a misura L. 168,983.31; formanti la somma d'appalto, soggetta a ribasso d'asta, di L. 341,141.53. I lavori dovranno intraprendersi appena approvato il contratto, e incominciarsi contemporaneamente dai due abitati di Flumini Maggiore ed Arbus, dandoli completamente ultimati nel periodo di anni due dalla data di consegna. Cauz. provv. L. 20,000; def. L. 42,000. Fat. ore 10 ant. 23 settembre.

Prefettura di Mantova (12 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di ingrosso di banca e costruzione di sottobanca al tratto d'argine sinistro di Po in froldo Croce di Scorzarolo fra i segnali 138 e 143 nel comune di Borgoforte, provv. delib. per L. 38,156.29 (V. n. 29 del *Monitore*).

Città di Spezia (12 settembre, ore 12 merid., 1.a asta). — Appalto della condotta d'acqua di Canneto per L. 291,567.75,

in base al progetto 17 agosto. Dep. p. spese L. 2,500; cauz. il decimo. Fat. mezzodì 28 settembre.

Municipio di Santamaria Capua Vetere (13 settembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto in un sol lotto di tutte le opere e provviste necessarie pel risolciamento del Corso Adriano con laterali marciapiedi, per la sistemazione del piazzale S. Pietro, pel selciamento del piazzale circolare S. Francesco e pel prolungamento dei marciapiedi da Piazza d'Armi agli Archi Adriani di questa città, in conformità del progetto d'arte redatto dagli ingegneri signori Sagnelli Francesco e Santillo Emilio. Prezzo L. 109,746.12. — Il pagamento di tali opere verrà soddisfatto nel seguente modo: Nel corso dei lavori con L. 20 mila, a seconda dei certificati di scandaglio da rilasciarsi dalla Direzione; nel corso dei lavori o dopo la consegna dei medesimi con le lire 18 mila che il comune dovrà riscuotere dalla provincia a titolo di concorso nella spesa occorrente pel rinnovamento del basolato; e con rate annuali di lire 10 mila ciascuna da stanziarsi nel bilancio 1887 e seguenti fino al totale pagamento dei lavori eseguiti, netti del ribasso d'asta. Cauz. provv. L. 1,700. Fat. ore 11 ant. 30 settembre.

Prefettura di Udine (14 settembre, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di costruzione di un argine sulla destra del fiume Tagliamento dalla confluenza del torrente Cosa al ponte della strada provinciale Casarsa-Codroipo e 2.o tronco tra le fronti di Aurava e Valvasone, dell'estesa di m. 3,626.39 nei comuni di S. Giorgio della Richinvelda e Valvasone, per lire 72,036. I lavori dovranno compiersi entro il termine di giorni naturali e continui 120 dalla consegna. Cauz. provv. L. 6,000; def. L. 7,000.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (17 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina di tonnellate 1750 di acciaio Martin-Siemens in verghe tonde per pernotti, provvisoriamente aggiudicato per L. 220,27F. Dep. L. 22,500.

Id. (17 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina di tonnellate 2500 di acciaio Martin-Siemens in verghe profilate, provv. aggiud. per L. 690,550. Dep. L. 70,000.

Id. (17 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della fornitura alla R. Marina di tonnellate 3,000 di acciaio Martin-Siemens in lamiere, provv. aggiud. per L. 888,750. Dep. lire 90,000.

Prefettura di Firenze (18 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per lavori di rettificazione della strada nazionale n. 40, da Ponte Petri al confine colla provincia di Bologna, nel tratto compreso fra la stazione di Pracchia al paese omonimo. Prezzo L. 41,240. I lavori dovranno essere ultimati nel termine di giorni lavorativi 150 dalla consegna. Cauz. provv. L. 2,000; def. il decimo. — Per gli effetti poi di che all'articolo 8 del capitolato generale ed art. 19 di quello speciale, l'appaltatore dovrà presentare, prima della stipulazione del contratto, un supplente idoneo, il quale in caso di morte o di qualsiasi impedimento dell'appaltatore, si obblighi a continuare l'appalto ai termini del contratto. Fat. a giorni 18.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 2 ponti metallici della ferrovia Novara-Seregno.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1885

Rete Adriatica-Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	534,289.05	301.86
Settimana corrisp. nel 1884	1,722.—	523,925.60	304.25
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 10,363.45	— 2.39
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,736.26	13,078,760.69	7,532.72
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	12,222,363.10	7,097.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 14.26	+ 856,397.59	+434.95
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1885	1,491.—	228,618.75	153.33
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	210,978.34	150.38
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 17,640.41	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,384,041.88	4,281.72
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,387.40	5,999,156.06	4,324.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+103.60	+ 384 885.82	— 42.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	16,186.91	513.44	16,700.35
Torino-Lanzo . » 32	39,801.24	12,014.82	51,816.06
Settimo-Rivarolo » 23	11,692.14	8,282.26	19,974.40
Santhià-Biella . » 30	32,314.15	21,946.34	54,260.49
Fossano-Mondovì » 24	3,619.33	70.64	3,689.97
Sassi-Superga . . » 3	5,354.95	»	5,354.95
	108,968.72	42,827.50	151,796.22

Strade Ferrate Romane

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1885.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	732,407.29	22,138.81
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	684,033.80	19,909.70
Differenza (in più . . .	41	48,373.49	2,229.11
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 27 maggio 1885.	1,725 —	14,284,001 76	20,560.62
Periodo corr. 1884	1,684 —	14,336,572.31	21,053.40
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	52,570.55	492.78

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11° al 20 agosto 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	19,453.44	2,265.20	17,735.75	1,927.10	4,144.15	1,596.95
Bagagli . . .	554.23	132.10	125.30	19.80	59 60	10.00
Merci G. V.	3,378.18	319.45	647.05	179.10	234.00	»
Merci P. V.	18,424.58	1,856.50	1,914 50	1,461.88	1,199.55	44.50
Totali . .	41,810.43	4,573.25	20,422.60	3,587.88	5,637 30	5,651.45

ANNUNZI

Digitized by Google

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima sedente in Roma — Capitale: nominale L. 15 milioni, versato L. 4,500,000

AVVISO D'ASTA.

Il 15 Settembre prossimo a mezzogiorno nel locale della Direzione Generale delle Ferrovie Sicule in Palermo, via Maletto N. 3, avrà luogo l'asta ad offerte chiuse per l'aggiudicazione definitiva mediante un unico incanto dei **lavori e provviste occorrenti per la costruzione di una galleria artificiale nella trincea di Passofonduto al Km.: 110,075 della linea Palermo-Porto-Empedocle.**

L'ammontare dei lavori che formano oggetto del presente appalto è previsto nella somma di L. 37,000.

Il termine prefisso pel compimento dei lavori è stabilito in mesi otto dalla data della consegna.

I disegni delle opere da eseguirsi ed i capitolati d'oneri dell'appalto sono visibili nell'Ufficio suddetto tutti i giorni.

Gli aspiranti dovranno trasmettere la loro offerta suggellata in diminuzione di un tanto per cento sui prezzi della tariffa, colla indicazione del rispettivo nome ed indirizzo.

La sovrascritta dovrà portare la dichiarazione: « *Offerta per l'appalto dei lavori di costru-* « *zione della Galleria artificiale Passofonduto* », ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo dell'Ufficio suddetto.

All'offerta dovranno essere uniti:

1) Un certificato di moralità rilasciato in tempo prossimo all'incanto dall'autorità del luogo di domicilio dei concorrenti vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto.

2) Un attestato di un Ispettore od Ingegnere Capo del Genio Civile o di un Ingegnere Capo Servizio di Ferrovie di data non anteriore di sei mesi che assicuri avere l'aspirante lodevolmente e senza dar luogo a litigii eseguiti o diretti lavori consimili che dovranno essere indicati nel certificato,

3) Un certificato constatante l'eseguito deposito della cauzione provvisoria di lire cento di rendita o lire duemila in numerario presso la Cassa Sociale in Palermo, ovvero presso la Sede o le Succursali della Banca Nazionale in Sicilia.

Tali documenti saranno restituiti agli aspiranti tosto eseguito l'appalto, ed al deliberatario saranno restituiti solamente dopo che avrà stipulato il contratto e consegnato il certificato comprovante l'effettuato deposito della cauzione definitiva, in lire duecento di rendita.

Il deliberatario dovrà firmare il contratto entro dieci giorni dalla data dell'invito, sotto pena di essere dichiarato decaduto dalla concessione dell'appalto con perdita della cauzione provvisoria.

Si considereranno come non avvenute, e saranno quindi escluse dalla gara:

— le offerte non conformi agli avvisi d'asta, od in qualunque modo condizionate;

— quelle fatte mediante telegramma;

— quelle mancanti della prova dell'eseguito deposito.

Le spese per gli avvisi d'asta, per le pubblicazioni, e quelle per la stipulazione e registrazione del contratto si dichiarano a carico del deliberatario.

Palermo, 25 *Agosto* 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id, s[illegible]' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6[illegible]
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Veline*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	149
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Vareso	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorguè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

		Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Sica* (H')	» Belluno-Birbane	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 30 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto [illegible]mpedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Cast[illegible]lli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavine*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12291

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 *milioni*, *versato L.* 40,500,000

AVVISO.

Si prevengono i signori Azionisti che il Consiglio d' Amministrazione nella seduta del 24 Luglio scorso, ha stabilito che i versamenti degli ulteriori sette decimi del capitale sociale, debbono esser fatti alle epoche seguenti:

3 Ottobre	**1885**	**4.° decimo**	**L. 50**	**per Azione.**
3 Dicembre	**id.**	**5.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**
3 Marzo	**1886**	**6.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**
3 Aprile	**id.**	**7.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**
3 Maggio	**id.**	**8.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**
3 Luglio	**id.**	**9.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**
3 Settembre	**id.**	**10.°**	**id.**	**„ 50**	**id.**

Milano, li 27 Agosto 1885.

Il Presidente

G. BELINZAGHI.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 9 Settembre 1883. Num. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA
PER L'ANNO 1884

(Contin. — Vedi num. 35).

Ragguagliando i prodotti e le spese delle diverse linee *per chilometro in esercizio e percorso*, giusta la tabella 2ª della *Statistica* che stiamo esaminando, risulta che sulla lunghezza media di 3848 chilometri in esercizio, e sulla cifra totale di chilometri 24,195,004 percorsi dai treni, gl'*introiti* sommarono a L. 32,840 per chilometro in esercizio ed a L. 5,223 per chil. percorso, mentre le *spese* ascesero a L. 21,730 per chil. in esercizio ed a lire 3.456 per chil. percorso; dimodochè il rapporto tra le spese e gli introiti risulta del 66.16 0[0, mentre nel 1883 fu del 63.79 0[0, con un aumento quindi del 2.37 0[0.

La linea che presenta maggior numero di chilom. in esercizio e percorsi è quella delle Toscano-Liguri che ha 433 chilom. in esercizio e 3,162,823 chilometri percorsi, con un introito per chilometro in esercizio di L. 38,864 ed una spesa di L. 27,761.

La linea poi che diede maggior introito chilometrico fu la Torino-Genova (chil. 174), la quale introitò L. 106,457 per chilometro in esercizio, contro una spesa di L. 60,245.

La ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini è quella che presenta la maggior eccedenza delle spese sugli introiti: il rapporto cioè delle prime coi secondi è del 175.72 0[0.

Dobbiamo però avvertire a questo proposito che non abbiamo tenuto calcolo delle linee e dei tronchi aperti all'esercizio nel 1884.

La linea invece che ebbe minori spese a proporzione dell' introito fu la Camerlata-Chiasso (10 chilometri), la quale incassò L. 65,910 per chilometro in esercizio e spese L. 16,440, con un rapporto così fra le spese e gli introiti del 24.94 0[0.

Dalla *tabella* 3ª, riflettente gli introiti effettuati per linea e per chilometro in esercizio e percorso, ricaviamo che tali introiti, complessivamente considerati per tutte le 61 linee della rete, vanno così suddivisi:

	PRODOTTI Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Viaggiatori	L. 42,173,671	10,960	1.743
Trasporti a G. V. .	» 13,488,440	3,505	0.557
Id. a P. V. .	» 68,887,908	17,902	2.847
Introiti diversi. . .	» 1,817,360	473	0 076
Totale	L. 126,367,379	32,840	5.223

Gli introiti annotati sotto la voce *Viaggiatori*, così si ripartiscono:

	PRODOTTI Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Viaggiatori di 1ª classe	L. 7,469,730	1,941	0.309
» » 2ª »	» 16,026,731	4,165	0.662
» » 3ª »	» 15,253,016	3,964	0.630
Trasporti per conto del Governo	» 1,482,597	385	0.061
Convogli speciali . .	» 90,639	24	0.004
Introiti diversi. . .	» 1,850,958	481	0.077
Totale	L. 42,173,671	10,960	1.743

I prodotti ricavati dai trasporti a grande velocità si trovano nel seguente modo classificati fra le varie categorie:

	PRODOTTI		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Bagagli . . . . . L.	1,591,213	413	0.066
Mercanzie . . . . . »	8,861,960	2,303	0.366
Numerario ed oggetti preziosi . . . . . »	231,096	60	0.010
Carrozze . . . . . »	49,755	13	0.002
Cavalli . . . . . »	219,914	57	0.009
Cani . . . . »	49,041	13	0.002
Bestiame . . . . . »	1,164,104	302	0.048
Trasporti per conto del Governo . . . . »	372,632	97	0.015
Introiti diversi . . . »	948,725	247	0.039
Totale L.	13,488,440	3,505	0.557

I trasporti a piccola velocità diedero nelle diverse categorie i seguenti risultati:

	PRODOTTI		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Mercanzie . . . . L.	66,334,427	17,239	2.742
Carrozze . . . . . »	50,819	13	0.002
Cavalli . . . . . »	50,093	13	0.002
Bestiame . . . . »	702,608	183	0.029
Trasporti per conto del Governo . . . . »	608,821	158	0.025
Introiti diversi . . . »	1,141,140	296	0,047
Totale L.	68.887,908	17,902	2.847

Finalmente gl' introiti diversi vengono così suddivisi:

	PRODOTTI		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Argini stradali e piantagioni . . . . . L.	67,549	17	0.003
Pigioni . . . . . »	167,668	44	0.007
Telegrammi privati . »	272,276	71	0.011
Pedaggi . . . . . »	25,842	7	0.001
Altri introiti . . . . »	1,284,025	334	0.054
Totale L.	1,817,360	473	0,076

A costituire la somma di L. 42,173,671, ammontare degli introiti per il trasporto dei viaggiatori, concorsero nella misura del 18 0[0 i viaggiatori di 1ª classe, del 38 0[0 quelli di 2ª classe, del 36 0[0 quelli di 3ª classe, del 4 0[0 i trasporti per conto del Governo, e pure del 4 0[0 gli introiti diversi.

Nel prodotto totale di L. 13,488,440 per trasporti a grande velocità, i bagagli rappresentano il 12 0[0 degli introiti, le mercanzie il 66 0[0, il numerario e gli oggetti preziosi il 2 0[0, i cavalli il 2 0[0, il bestiame l'8 0[0, i trasporti per conto del Governo il 3 0[0, e gli introiti diversi il 7 0[0. Non si tiene calcolo stante la relativa poca importanza dei prodotti ottenuti, del trasporto delle carrozze e dei cani.

Sugli introiti poi ricavati dai trasporti a piccola velocità, e che ascendono a L. 68,887,908, ecco qual'è la percentuale di ogni categoria: mercanzie 96 0[0, bestiame 1 0[0, trasporti per conto del Governo 1 0[0, introiti diversi 2 0[0. Per la stessa ragione dianzi addotta non si tien calcolo del trasporto dei cavalli e delle carrozze.

Infine della somma di L. 1,817,360, importare degli introiti diversi, il 4 0[0 è rappresentato dal prodotto ricavato dagli argini stradali e dalle piantagioni, il 9 0[0 da quello ricavato dalle pigioni, il 15 0[0 dai telegrammi privati, l'1 0[0 dai pedaggi ed il 71 0[0 dagli altri introiti.

La *tabella* 4ª dà il prospetto delle spese fatte per linea e per chilometro in esercizio e percorso. Ed anche per esse noi ci limiteremo alle cifre riflettenti le linee riunite. Le spese ammontarono in totale a L. 83,617,561, cioè a L. 21,730 per chilometro in esercizio ed a L. 3,456 per chilometro percorso, e così vanno suddivise fra i diversi rami di servizio:

	SPESE		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Spese generali di Amministrazione . . L.	5,431,942	1,412	0.225
Servizio della manutenzione . . . . »	16,981,314	4,413	0.702
Servizio del materiale e della locomozione . »	28,653,760	7,446	1.184
Servizio del traffico . »	32,550,545	8,459	1.345
Totale L.	83,617,561	21,730	3.456

Il conto delle spese generali di Amministrazione va poi nel seguente modo ripartito:

	SPESE		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Servizi centrali . . . L.	3,030,694	788	0.126
Spese diverse . . . »	2,401,248	624	0.099
Totale L.	5,431,942	1,412	0.225

Ond'è che nelle spese generali di amministrazione, i servizi centrali figurano per il 56 0[0 e le spese diverse per il 44 0[0.

Passando al servizio della manutenzione, troviamo la seguente ripartizione delle spese ad esso relative:

	SPESE		
	Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Ghiaia . . . . L.	1,497,015	389	0.062
Materiale d'armamento »	2,501,164	650	0.103
Materiale stabile . . »	130,890	34	0.005
Mano d'opera per l'armamento . . . . »	4,004,736	1,041	0.166
Argine stradale e manufatti . . . . . »	471,314	122	0.020
Chiusure e piantagioni »	173,535	45	0.007
Fabbricati . . . . »	620,599	161	0.026
Sorveglianza della linea »	3,732,218	970	0.154
Personale e spese diverse »	1,937,824	504	0.080
Lavori di straordinaria manutenzione . . »	1,912,019	497	0.079
Totale L.	16,981,314	4,413	0.702

Abbiamo adunque che delle spese per il servizio della manutenzione, il 9 0[0 venne impiegato in ghiaia, il 15 0[0 nel materiale d' armamento, l'1 0[0 nel materiale stabile, il 24 0[0 nella mano d'opera per l'armamento, il 3 0[0 negli argini stradali e nei manufatti, l'1 0[0 nelle chiusure e piantagioni, il 3 0[0 nei fabbricati, il 22 0[0 nella sorveglianza della linea, l' 11 0[0 nel personale e spese diverse e pure l'11 0[0 nei lavori di straordinaria manutenzione.

Il servizio del materiale e della locomozione importò,

come abbiamo veduto più sopra, una spesa totale di lire 28,653,760, ed ecco come questa spesa viene ripartita:

	SPESE Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Condotta . . . . L.	4,964,615	1,290	0.205
Combustibile . . . »	10,235,378	2,660	0.423
Servizio dell'acqua . »	317,753	83	0.013
Manutenzione delle locomotive e tenders »	4,584,636	1,191	0.190
Id. delle carrozze e carri »	5,853,528	1,521	0.242
Untura e pulitura delle locomotive e veicoli »	1,709,292	444	0.071
Personale e spese diverse »	838,635	218	0.034
Lavori di straordinaria manutenzione . . »	149,923	39	0.006
Totale L.	28,653,760	7,446	1.184

Per cui il 17 0[0 della spesa per il servizio del materiale e della locomozione è rappresentato dalle spese di condotta, il 37 0[0 dal combustibile, l'1 0[0 dal servizio dell'acqua, il 16 0[0 dalla manutenzione delle locomotive e tenders, il 20 0[0 dalla manutenzione delle carrozze e dei carri, il 6 0[0 dall'untura e pulitura delle locomotive e veicoli, il 3 0[0 dal personale e dalle spese diverse.

Ecco infine come si ripartiscono le spese del traffico fra i vari servizi:

	SPESE Totali	per chilom. in esercizio	per chilom. percorso
Servizio centrale . . L.	1,262,657	328	0.052
Servizio dei convogli . »	3,701,234	962	0.153
Servizio delle Stazioni »	22,101,613	5,744	0 914
Illuminazione . . . »	1,291,063	336	0.053
Riscaldamento . . . »	140,189	36	0.006
Telegrafi e segnali . »	313,569	81	0.013
Indennità per perdite ed avarie . . . . . »	182,213	47	0.007
Spese d'ufficio e spese diverse . . . . »	3,558,007	925	0.147
	32,550,545	8,459	1 345

Le spese adunque del servizio centrale rappresentano il 4 0[0 delle spese di traffico, quelle del servizio dei convogli l' 11 0[0, quelle pel servizio delle stazioni il 70 0[0, le spese d' illuminazione il 4 0[0, di riscaldamento l'1 0[0, e le spese d' ufficio e diverse il 10 0[0.

Il movimento dei *Viaggiatori*, esposto nella tabella 5ª, ci presenta il numero totale di 17,845,875 per tutte le 61 linee in esercizio, esclusi i convogli speciali e la navigazione sui laghi:

Questo numero va poi così suddiviso:

Viaggiatori di 1ª classe	N.	455,297
Id. di 2ª id.	»	2,276,446
Id. di 3ª id.	»	5,536,723
Id. a prezzi ridotti . . . . . , .	»	9,577,409
	Totale	17,845,875

A questa cifra devonsi poi aggiungere ancora i trasporti per conto del Governo in n. di 872,459

Cosicchè si ha un totale di 18,718,334

Esclusi i trasporti per conto del Governo, risulta che i viaggiatori di prima classe furono, rispetto al numero totale di 17,845,875, in proporzione del 2 0[0, quelli di 2ª classe del 13 0[0, quelli di 3ª classe del 31 0[0 e quelli a prezzi ridotti del 54 0[0.

Il maggior numero di viaggiatori si ebbe sulle linee Toscano-Liguri che trasportarono 4,018,518 viaggiatori ed effettuarono n. 258,429 trasporti per conto del Governo.

La linea che trasportò maggior numero di viaggiatori di 1ª classe in proporzione dei viaggiatori da essa trasportati è la linea Treviglio-Rovato pella quale i viaggiatori di 1ª classe stanno nella misura del 9 0[0: quella invece che, sempre nelle stesse proporzioni, trasportò maggior numero di viaggiatori di 2ª classe, fu la Gozzano-Domodossola, sulla quale i viaggiatori di 2ª classe furono il 25 0[0; la percentuale maggiore dei viaggiatori di 3ª classe si ebbe sulla linea Bussoleno-Confine francese, sulla quale fu del 59 0[0. È poi sulla linea Trofarello-Chieri che noi troviamo la maggior percentuale pei viaggiatori a prezzi ridotti; su di essa infatti tale categoria di viaggiatori raggiunge la quota del 67 0[0.

Il prodotto totale del movimento di viaggiatori fu nel 1884 di L. 40,600,435, il quale così si suddivide:

Viaggiatori di 1.ª classe	L.	5,127,238
Id. di 2.ª id.	»	10,052,843
Id. di 3.ª id.	»	11,000,800
Id. a prezzi ridotti	»	14,419,554
	Totale L.	40,600,435

A questa somma devonsi aggiungere . » 1,482,597 pei trasporti per conto del Governo, si avrà

quindi un introito complessivo di . . . L. 42,083,032

Della somma di L. 40,600,435, il 13 0[0 è dovuto ai viaggiatori di 1.ª classe, il 25 0[0 ai viaggiatori di 2.ª classe, il 27 0[0 a quelli di 3.ª, ed il 35 0[0 ai viaggiatori a prezzi ridotti.

Nella proporzione fra le classi dei viaggiatori, la maggior cifra del prodotto si ebbe: per la 1ª classe sulla linea Piacenza-Bologna col 20 0[0; per la 2.ª sulla linea Bologna-Pistoia col 37 0[0; per la 3.ª sulla linea Bussoleno-Confine francese col 49 0[0, e finalmente pei viaggi a prezzi ridotti sulla linea Trofarello-Chieri col 61 0[0.

A compimento dei dati relativi ai viaggiatori, noteremo che per un viaggiatore la percorrenza dia totale nel 1884 è calcolata in chil. 39.61, con 47 per la 1.ª classe, 58.57 per la 2.ª, 39.74 r 05 pei viaggi a prezzi ridotti, e 111.69 p i.

Il prodotto medio totale di ur in L. 2.28, con 11.26 per la 1 1.99 per la 3.ª, 1.51 pei vi pei trasporti a conto del C totale di un viaggiatore 0,0574; con 0.110 per 0.050 per la 3.ª, 0 e 0,0156 pei viag verno.

Proseguirem ci occuperer a grande

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. — V. N. 34).

IV. *Servizio del movimento (trazione).*

Lo stato delle *locomotive* non subì modificazioni dalla chiusura dell' esercizio 1883.

Il loro percorso medio ed il loro percorso massimo diminuirono, mentre che aumentò il carico dei treni, o venne meglio che nell' esercizio precedente utilizzata la potenza di trazione. La diminuzione di percorso proviene essenzialmente dalla riduzione di percorso dei treni diretti i quali, in seguito al cholèra, quantunque in piena stagione propizia ai viaggi, non esigettero più doppia traziono sulla linea di montagna.

Per quanto concerne l' impiego dei diversi tipi di locomotive diremo che l' ordine alternativo di servizio adottato sin dal principio venne riconosciuto tutto affatto pratico.

Le macchine del tipo A (locomotive-tenders a quattro ruote accoppiate) sono destinate al servizio di manovra a Chiasso, Bellinzona, Erstfeld e per una parte a Rothkreuz, alla doppia trazione sul monte Ceneri, al servizio per Locarno ed ai treni detti locali.

Le locomotive dei tipi B, B_I e B_{II} (macchine a viaggiatori a quattro ruote accoppiate con tender separato, e locomotive-tenders con ruote alte) sono impiegate esclusivamente per i treni diretti ed omnibus sulle linee in pianura Lucerna-Erstfeld e Biasca-Luino.

Il tipo C (locomotive a sei ruote accoppiate con tender separato) serve a rimorchiare i treni merci sulle linee di pianura e ad un tempo a rimorchiare i treni viaggiatori sulle linee di montagna; e ricorderemo qui che sul tronco del Monte Ceneri, il cui profilo è molto accidentato e ricco di curve, le macchine della categoria C^I (locomotive-tenders a sei ruote accoppiate con un asse mobile) servono eccellentemente tanto come macchine per treni merci, quanto come macchine per treni viaggiatori; ed infatti esse possono produrre una grande velocità con andamento molto regolare, superano le curve senza scosse, e nel servizio merci sviluppano grande potenza di trazione.

Le locomotive ad otto ruote accoppiate della serie D si comportano ammirevolmente bene sulla linea del Gottardo propriamente detta e per l'esclusivo trasporto delle merci; col loro peso d'aderenza di 54 tonnellate, cifra considerevole per 4 assi, esse sono costrutte in modo da poter raggiungere velocità assai notevoli (nel grande tunnel e su qualche parte di poca pendenza), senza che l' armamento se ne risenta troppo fortemente. Contrariamente a quanto accade per altre macchine di montagna a quattro ruote accoppiate, quelle del Gottardo col loro focolare *sostenuto* presentano il minor possibile peso in porto falso e i loro assi estremi non hanno alcun giuoco. Dopo due anni e mezzo di servizio, l'esperienza ci permette di constatare i buoni risultati di questa disposizione.

Ed è ugualmente l' esperienza che ci dimostra l' eccellenza del sistema di lavaggio delle rotaie col mezzo di un getto d'acqua proiettato su ciascuna rotaia davanti la locomotiva, sistema adottato sin dal principio nel servizio di trazione al Gottardo. Se, non ostante gli elevati limiti massimi di carico, le nostre linee non offrono per così dire esempio di treni che non poterono procedere in causa di insufficiente peso aderente, devesi ciò attribuire in gran parte a questo metodo di lavaggio.

Quanto al consumo di materiale fatto dalle locomotive, devesi rimarcare che essendo al mese di ottobre cessato l'impiego di mattonelle, le quantità aumentarono relativamente all'esercizio precedente, mentre che le spese a questo titolo subirono una notevole diminuzione.

La consumazione fu:

nel 1883 di kg. 26,545,556 colla spesa di fr. 870,455 95
» 1884 » 25,756,070 » » 689,032.42

ciò che equivale per chilometro di locomotiva:

nel 1883 a kg. 11.58 al prezzo di ct. 37.97
» 1884 » 12.06 » 32.26

Gli esperimenti iniziati nel 1883 coll' adattamento, nel focolare, della volta e della griglia verticale sistema Nepilly non hanno dato i risultati che speravamo, attesochè tutta l'installazione bruciava troppo rapidamente in causa dell' intensiva e prolungata combustione sulla linea di montagna; si è perciò che abbiamo soppressa la griglia verticale ed adottate le sbarre ordinarie Fletscher con una semplice volta in pietre refrattarie. Queste volte refrattarie che servono come apparecchi fumivori e contribuiscono a garantire i tubi bollitori, in quanto servono da riparascintille, vennero adattate ad un certo qual numero di locomotive. Da tale provvedimento sembra ne derivi una piccola economia di combustibile, e si sta ora procedendo a nuovi esperimenti.

Si realizzò pure un'economia sulla grassa e sugli oli: il consumo fu:

nel 1883 di kg. 82,175.5 con una spesa di fr. 71,782.25
» 1884 » 54,316.5 » » 45.162.25

ossia per chilometro di locomotiva:

nel 1883 di 0.036 kg. con una spesa di ct. 3.13
» 1884 di 0,025 » » » 2.1;

Questa economia proviene sia dall'impiego di materie a miglior mercato, sia dall' introduzione, a titolo d' esperimento, di un nuovo metodo di untura, col mezzo cioè di grassa dura: si sorvegliò inoltre affinchè i macchinisti non consumassero una quantità d' olio maggiore di quella prescritta, e che gli agenti trasgressori a questi ordini dovessero pagare il soprapiù del consumo.

Le spese di riparazione e manutenzione ammontano a fr. 323,072.68 in confronto di fr 193,642.96 pel 1883, ossia a 15.127 cts per chilometro di locomotiva in luogo di 8,447 nel 1883. L'aumento è dovuto al grande numero di locomotive che furono sottoposte a verifica. Della sovraindicata somma, fr. 19,242.85 sono forniti dai fondi di rinnovamento.

Delle riparazioni si parla nel capitolo speciale sulle officine.

Non si verificarono cangiamenti nel *parco vetture e vagoni.*

Il consumo di materiale d' untura fu:

di 6,298.15 kg con una spesa di fr. 2,770.12 nel 1884 in luogo
» 19,202.50 » » 11,898.10 » 1883, e ciò

che equivale per chilometro d' asse di vettura e vagone

a: 0,125 grammi con una spesa di 0,005 cts. nel 1884 e
0,3894 » » » 0,0241 » » 1883.

Riuscimmo adunque, come prevedevamo nel nostro ultimo Rapporto di gestione, a diminuire la consumazione.

Le spese per riparazione a vetture e vagoni ascendono in totale a fr. 142 894.53 invece di franchi 155,200.71 quali furono nel 1883; ossia a 0,2842 cts. in luogo di 0,3146 cts. per chilometro d' asse di vetture e vagoni. Di quella somma fr. 828 sono a carico del fondo di rinnovamento.

Rileveremo ancora che quattro vetture di 2ª classe, serie B, vennero trasformate in vetture miste di 2ª e 3ª classe con un ridotto per i bagagli, e furono destinate al servizio dei treni locali sulle linee Rothkreuz-Erstfeld e Bellinzona-Faido. In fatto di modificazioni apportate al parco dei vagoni-merci, ricorderemo che un vagone della serie K venne provvisto di un apparecchio per l'illuminazione elettrica pelle ispezioni delle gallerie, e che perciò questo vagone non può più servire come carro coperto.

Continuiamo ad essere soddisfatti dei risultati ottenuti nei treni diretti dall' applicazione del freno continuo sistema Hardy, il quale trovasi ora applicato a 12 bagagliai ed a 103 vetture di 1ª e 2ª classe.

Durante l' anno 1884 si lamentarono 13 irregolarità nel funzionamento di questo freno, le quali provennero per la maggior parte dal difettoso congiungimento dei raccordi, oppure da qualche piccolo difetto esistente nei pezzi di

raccordo, difetto che fu causa d'interruzione nella continuità della pressione, ed annientò l'azione del freno. Del resto non abbiamo a questo proposito a lamentare alcun accidente. Per seguire la tendenza generale verso la forza automatica, si provò con varie esperienze di rendere pure automatico il freno Hardy. Durante l'esercizio si cominciò pure ad esperimentare, trasformandolo secondo le esigenze della ferrovia del Gottardo, il freno a vuoto automatico dei fratelli Körting. Tali esperimenti tuttavia non fanno parte dell'esercizio 1884.

Quale innovazione, ricorderemo l'organizzazione dei treni locali sulle linee Erstfeld-Rothkreuz e Bellinzona-Faido e l'adattamento del materiale per tale servizio: ma su questo argomento abbiamo dati maggiori dettagli in altro capitolo di questo Rapporto. Le piccole macchine del tipo A[1] destinate a tali treni, facevano ad un tempo il servizio di manovra nelle stazioni di Erstfeld e Rothkreuz e funzionarono in modo soddisfacentissimo.

V. *Diverse.*

L'aumento di spese che gravita su questa categoria proviene per la maggior parte:

1. Dalla somma di fr. 20,000 che dovemmo pagare alla Confederazione svizzera a titolo di spese di registrazione dell'ipoteca delle nuove obbligazioni 4 0[0] nel registro delle ipoteche, e dall'altra somma di fr. 6083 per cancellazione dal medesimo libro di un certo numero di obbligazioni 5 0[0];

2. Dall'aumento nei prezzi d'affitto di fr. 32,953 per la stazione internazionale di Luino, e di fr. 3,607 per il tronco Rothkreuz-Immensee;

3. Dall'aumento di spese per locazione di materiale rotabile, per una somma di circa fr. 35,500.

Le altre partite non presentano rotevoli differenze dall'esercizio precedente. In fatto di *indennità* sui trasporti di viaggiatori, bagagli, animali e merci, dovemmo nel 1884 pagare fr. 11,135.08 (in luogo di fr. 9,588.50 pagati nel 1883) come del resto appare dalla seguente enumerazione:

Il numero di tali reclami fatti nel 1884 fu di 549: si pagò per indennità:

per danni ed avarie	in 59	casi	fr.	3,521.93
» mancanza, diminuzione, scolo	53	»	»	2,453.07
» ritardo e fuorviamento . . .	46	»	»	6,837.36
» oggetti non consegnati . . .	4	»	»	185.31
» perdita su porti e diritto di magazzinaggio	12	»	»	88.56
» manipolazione erronea dei bollettini di dogana	4	»	»	27.90
» due cavalli uccisi alla stazione di Airolo	1	»	»	1,369.16
» diversi	19	»	»	629,02
Insieme nei	198	casi	fr.	15,112.25

Da questa somma bisogna dedurre:

rimborsi da parte d'altre Compagnie	fr. 3,482.72	
partecipazione di impiegati colpevoli	» 42.—	
vendita d'oggetti lasciati in conto alla Compagnia in seguito al regolamento dei reclami	» 397.95	
vendita di colli di troppo	» 9.—	
altri rimborsi	» 45.50	
		» 3,977.17
	Resta fr.	11,135.08

Dei 6 processi menzionati nel nostro precedente rapporto, 5 ebbero fine, parte con sentenza, parte in seguito a recesso: durante l'esercizio, al Tribunale di Lucerna fu iniziato un processo per reclamo contro la nostra Compagnia.

(*Continua*).

Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

Programma per il passaggio alle due Società *Mediterranea* **ed** *Adriatica* delle linee costituenti l'Amministrazione delle già *Ferrovie Romane.*

Primo periodo. — 1.o ottobre 1885.

Movimento e telegrafo, trazione, mantenimento.

Passaggio alla Mediterranea delle linee Romane destinate al 1.o compartimento.

Secondo periodo. — 10 ottobre 1885.

Movimento e telegrafo, trazione.

Passaggio all'Adriatica delle linee Romane e personale assegnatole degli uffici centrali.

Terzo periodo. — 20 ottobre 1885.

Movimento e telegrafo, trazione, mantenimento.

Passaggio alla Mediterranea delle linee Romane destinate al 2.o compartimento, nonchè del personale superiore del movimento.

Quarto periodo. — 1.o novembre 1885.

Mantenimento.

Passaggio all'Adriatica delle linee Romane costituenti l'attuale 2.a sezione e del personale dell'ufficio centrale destinato alla direzione dei lavori e mantenimento.

Programma per il passaggio delle linee dell' *Alta Italia* all' *Adriatica* e di quelle *Meridionali* e *Calabresi* alla *Mediterranea.*

15 ottobre 1885.

1.o Assunzione da parte dell' Adriatica per quanto riguarda il mantenimento delle linee Firenze-Bologna, Pistoia-Pisa, Bologna-Piacenza, colle diramazioni Parma-Colorno e Parma-Fornovo, nonchè del tronco Piacenza-Codogno.

8 novembre 1885.

2.o Cessione alla Mediterranea per tutti i servizi del mantenimento, movimento e traffico, materiale e trazione e magazzini della rete calabrese e delle linee Napoli-Eboli e Cancello-Castellammare-Gragnano.

12 novembre 1885.

3.o Assunzione completa da parte dell'Adriatica del servizio delle linee della 3.a e 4.a divisione dell'Alta Italia assegnate all'Adriatica.

><

Qualche giornale di Milano ha pubblicato la notizia che l'egregio comm. ing. Saule Mantegazza è stato nominato Direttore dell'esercizio della Mediterranea, con sede a Torino.

Siamo in grado di dichiarare che la notizia non ha fondamento.

><

Domani, 10, ha luogo la visita ufficiale di ricognizione del tronco Ivrea-Donnaz, della linea Ivrea-Aosta, per parte dei delegati del Ministero, delle Ferrovie della Mediterranea e dell'Impresa costruttrice.

I lavori di costruzione e di complemento essendo, per quanto ci consta, pressochè compiuti, crediamo che il detto tronco potrà fra pochi giorni essere aperto all'esercizio.

><

Il giorno 12 del corrente mese avrà luogo l'apertura all' esercizio della linea Treviso-Oderzo-Motta.

Il giorno 15 successivo poi verrà inaugurato al servizio pubblico il tronco della ferrovia Macerata-Albacina, compreso fra Castelraimondo e Matelica.

><

Sappiamo che il sig. Direttore generale delle Strade ferrate Meridionali, comm. Borgnini, in una visita da esso fatta alla stazione marittima di Venezia ha avuto

occasione di constatare le condizioni poco favorevoli al commercio ed allo sviluppo ferroviario che presentano le banchine della stazione medesima.

Ha perciò fatto conoscere un tale stato di cose al Ministero dei lavori pubblici allo scopo di essere informato dei suoi intendimenti al riguardo, proponendo ad un tempo, quale provvedimento efficace a togliere ogni causa di lamento, l'esecuzione del progetto compilato dall'Ufficio del Genio civile di Venezia concernente l'impianto di m. 400 di nuove calate.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di trasformazione dei magazzeni generali sulle calate del porto di Genova, per ridurli a magazzeni merci e ad Uffici della stazione centrale marittima.

La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 830,000. Giusta la proposta presentata dalla Società, le opere considerate in progetto verranno eseguite a mezzo di tre distinti contratti, cioè: 1.o opere murarie, lucernari, impalcature metalliche dei sottopassaggi; 2.o tende metalliche, portoni in ferro, serramenti pure in ferro; 3.o serramenti in legno pei locali ad uso di ufficio.

><

Sappiamo che in seguito ad istanza della Camera di commercio ed arti di Genova, tanto l'Amministrazione ferroviaria del Mediterraneo quanto quella dell'Adriatico, hanno convenuto di impartire disposizioni ai servizi dipendenti, perchè i colli di merci da trasportare a grande velocità possano essere accettati per la spedizione anche se muniti delle sole marche e dei numeri indicati sulle richieste di spedizione e del nome della stazione destinataria.

In quanto poi ai colli a piccola velocità, la loro spedizione potrà avere soltanto le marche ed i numeri.

È a nostra cognizione che un tale provvedimento già adottato provvisoriamente allo scalo di Genova ha incontrato pienamente l'approvazione di quei commercianti: per cui è a ritenersi che la sua applicazione alle due reti preindicate farà cessare completamente i reclami che al riguardo furono sollevati dal commercio.

><

Abbiamo da Milano che le modificazioni di orario proposte dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo per le linee Milano-Gallarate-Luino, Gallarate-Varese e Gallarate-Arona andranno in attività il giorno 16 del corrente mese. Contemporaneamente sarà attivata la riduzione nei prezzi dei biglietti fra Milano e Varese.

><

Ci scrivono da Rovigo che quella Amministrazione provinciale, la quale ha fatti non lievi sacrifizi per la costruzione della ferrovia di 2.a categoria da Adria a Chioggia, si è rivolta a S. E. il ministro dei lavori pubblici, acciò nell'interesse del commercio e della industria di quelle popolazioni, voglia provvedere a che venga dato efficace e vigoroso impulso ai lavori di costruzione dei tronchi della predetta ferrovia, compresi fra Loreo e Chioggia, dei quali sarebbe opportuno sollecitare l'armamento nel tratto fra Loreo ed il Lusenzo, il cui corpo stradale è oramai compiuto, dando poi energico impulso alla esecuzione delle opere fra il Lusenzo e Chioggia in guisa che l'apertura all'esercizio della intera linea possa verificarsi al più presto.

><

È a nostra conoscenza che S. E. il ministro Genala, in risposta alle premure fattegli da vari onorevoli senatori e deputati sardi, ha risposto che il Ministero non avrebbe trattato della concessione delle ferrovie complementari della Sardegna, che in base a progetti dettagliati ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sono quindi insussistenti le voci corse in questi ultimi giorni di contratti di concessione per le dette ferrovie complementari, come pure è per lo meno prematura la notizia telegrafata da Cagliari ad un giornale di Milano relativamente al riscatto per parte dello Stato delle linee ora di proprietà della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

><

La Direzione generale delle strade ferrate dell'Adriatico ha dato incarico ai signori Cav. ing. E. Riva e cav. ing. E. Orefice, di rappresentare la Società delle ferrovie Meridionali nella prossima conferenza di Berna, relativa all'unità tecnica delle strade ferrate.

><

Ci informano da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali, avendo oramai compiuti i lavori di costruzione delle due diramazioni ferroviarie ai porti di Castellamare e di Torre Annunziata, sarebbe intenzionata di aprirle all'esercizio pel 1.o del prossimo ottobre. A questo scopo ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici, perchè voglia far procedere al più presto alla prescritta visita di ricognizione col mezzo di apposita Commissione governativa.

><

Il comm. Leopoldo Boselli, già capo traffico della 3.a divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne nominato rappresentante della rete Adriatica in Roma.

><

Abbiamo da Sondrio che quell'Ufficio del Genio civile, incaricato della direzione e sorveglianza dei lavori delle ferrovie Sondrio-Colico-Chiavenna e Lecco-Colico, ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di uno scalo merci e passeggeri alla spiaggia lacuale di Colico, da servire di completamento al tronco ferroviario già costruito per allacciare la stazione di Colico col lago.

Il progetto medesimo sarebbe stato studiato dal predetto ufficio, di accordo con la Società esercente le ferrovie dell'Adriatico e con la Società Lariana di navigazione del lago di Como.

I lavori proposti col progetto medesimo importano la spesa di L. 300,000 ivi compreso l'impianto degli occorrenti binari e scambi.

><

Ci scrivono da Milano che in risposta ai dubbi manifestati dalla Rappresentanza municipale di Taranto, di soppressione o trasloco di Uffici ferroviari da quella città, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo avrebbe dichiarato che le voci medesime non hanno alcun fondamento, in quanto che essa non ha ancora presa alcuna determinazione per l'ordinamento degli Uffici principali dei diversi servizi della rete.

><

Stante l'avanzamento dei lavori di costruzione del 2.o tronco della ferrovia Adria-Chioggia da Loreo a Cavanella d'Adige, furono date le disposizioni occorrenti per l'impianto, lungo il medesimo tronco, della linea telegrafica.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione ministeriale lo schema di contratto, da stipularsi colle officine di Pietrarsa e dei Granili, per la costruzione di 10 locomotive ad 8 ruote accoppiate con relativi tenders.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, per secondare apposita istanza della Ditta proprietaria del canepificio di Ferrara, ha fatto la proposta al Ministero dei lavori pubblici di continuare ad accordare, in via di esperimento, alla Ditta stessa le medesime facilitazioni delle quali godeva il predetto Stabilimento in base alla convenzione da esso stipulata colla cessata Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

><

La Società delle strade ferrate dell' Adriatico, in seguito ad istanza fattale dal sig. sindaco di Maggianico, ha fatto proposta al Ministero dei lavori pubblici perchè la stazione omonima della linea Monza-Lecco venga abilitata al servizio delle merci a grande velocità, escluso però il bestiame.

Sappiamo che su questa faccenda ha dato parere favorevole il R. Commissario per l'esercizio.

><

La predetta Società fu autorizzata dal Ministero dei lavori pubblici: *a*) a provvedere che la stazione di Provaglio della ferrovia Brescia-Iseo venga abilitata al servizio merci a piccola velocità; *b*) ad aprire all' esercizio pel servizio dei viaggiatori e bagagli la stazione di Monterotondo lungo la predetta linea da Brescia ad Iseo.

><

Siamo informati che la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici per provocare le disposizioni occorrenti, onde abbia luogo la conferenza solita a tenersi da tutte le Amministrazioni interessate, allo scopo di stabilire l' orario invernale da attivarsi pei piroscafi sui laghi e per le linee ferroviarie che vi fanno capo.

><

Ci scrivono da Milano che gli ingegneri incaricati dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo dell' esame dei progetti delle linee Saluzzo-Cuneo e Piombino-Cornia si sono già recati sopra luogo per soddisfare al mandato ricevuto. Gli ingegneri stessi hanno pure visitato le località che dovrebbero venir attraversate dal tronco ferroviario Gravellona-Intra, e quanto prima procederanno agli studi loro demandati pei tronchi della linea Eboli-Reggio già completati dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia medesima. Non appena poi la Direzione generale preindicata sarà in possesso degli studi e delle informazioni che debbono fornirle gli ingegneri predetti, presenterà al Ministero concrete proposte per l'assunzione dei lavori di costruzione delle linee e tronchi di cui sopra si è fatto cenno.

><

Ci informano da Reggio d' Emilia che anche durante lo scorso mese di agosto i lavori di costruzione della ferrovia da Reggio a Guastalla e Carpi rimasero completamente sospesi, a causa della nota vertenza fra la provincia di Reggio, concessionaria della linea, e la Ditta Anaclerio sub-concessionaria.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha affidato l' incarico della esecuzione degli studi della ferrovia da Solmona ad Isernia agli ing. sig. Dovara e Cavalli, ed ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici che gli ingegneri stessi ed il personale da essi dipendente siano autorizzati ad introdursi nelle proprietà private per dare esecuzione al mandato ricevuto.

><

La Camera di commercio ed arti di Pisa, in sua recente adunanza, ha emesso i seguenti voti:

1.o Che nell' orario della ferrovia da Pisa a Livorno sia soppresso il treno che parte da Pisa alle 9.30 antim. e ne sia attivato un altro che parta da questa città dalle 7 alle 7.20 antim.:

2.o Che sia attivato un nuovo treno che parta da Pisa per Livorno fra le ore che decorrono dalle 11.14 antim. e le 3.20 pom.;

3.o Che l' attuale stazione delle merci esistente a Porta Nuova venga aperta anche al servizio dei viaggiatori.

Sappiamo a questo proposito che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, al quale la predetta Camera si è rivolta per vedere esauditi i voti da essa manifestati, ha interessato il suo collega dei lavori pubblici ad esaminare benignamente le domande di che trattasi, procurando, se possibile, di secondarle.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di consolidamento del rilevato fra i chilometri 208 + 675 e 208 + 793 del tronco Potenza Metaponto, nella ferrovia Eboli Metaponto (Mediterranea).

Id. di opere di difesa nel rio Vergine, ferr. Avellino-Benevento, 1.o tronco.

Id. generale di massima di una stazione di smistamento a Novi Ligure.

Id. di condotta d' acqua potabile per la stazione di Narni e per alcune case cantoniere, ferrovia Orte-Ancona (Adriatica).

Riparto del contributo provinciale fra le prov. di Mantova e Verona per la ferrovia Mantova-Legnago.

Maggiori spese pei lavori di compimento pel tronco Moretta-Cavallermaggiore, nella ferrovia Airasca-Cavallermaggiore.

Progetto d' appalto dei lavori di riparazione sul tratto Colorno Po, del tronco Parma-Po, nella ferrovia Parma-Brescia.

Maggiore spesa pel compimento del ponte a travata metallica sul torrente S. Stefano di Briga lungo la provinciale (strada) Messina-Catania (Messina).

Impianto del doppio binario lungo alcune tratte della ferrovia Pisa-Genova.

Trasformazione della fermata di Luni in stazione di incrociamento della linea ferroviaria Pisa-Genova.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci alla stazione di S. Pietro Vernotico sulla linea Bologna-Otranto (Meridionali).

Id. modificato di travata metallica sul torrente Corvi nel tronco Colli-S. Maria, della ferrovia Roma-Sulmona.

Id. per la costruzione di una tettoia pel servizio passeggieri nella stazione di Pistoia.

Id. di ampliamento scalo merci nella stazione di Alba, linea ferroviaria Alessandria-Cavallermaggiore (Cuneo).

Id. per modificazione della posa d'armamento, e per sostituzione di tavolato di ferro a quello in legno nei ponti metallici sui torrenti Impero e Caramagna lungo ferrovia Spezia-confine francese.

Id. di scogliera fra il rivo di Rizzano e la Galleria di Ca di Bada lungo il tronco Solignano-Ghiare, della ferrovia Parma-Spezia.

Domanda dell'Impresa Valentini per costruzione di un binario di servizio tra Fornovo e Solignano nella ferrovia Parma-Spezia.

Progetto per l'apertura di un fosso di scarico a sinistra della ferrovia Taranto-Reggio, fra i ponticelli ai chilometri 246 + 070 e 246 + 312.

Maggiore spesa per riparazioni di danni prodotti da un nubifragio alla ferrovia Bricherasio-Barge (Cuneo-Torino).

Progetto di massima d'un nuovo ponte a travate rettilinee sul Tevere da sostituirsi al ponte Rotto (Roma).

Progetti di massima delle ferrovie Cuneo-Dronero e Busca-Dronero.

Id. di ferrovie economiche da Orbetello a Monteargentario e dalla stazione di Talamone al porto omonimo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Succursale dei Giovi. — In seguito all'incanto tenutosi il 2 settembre alla Prefettura di Genova, venne provvisoriamente deliberato l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura e posa in opera delle travate metalliche nel secondo tronco della ferrovia succursale dei Giovi, col ribasso di L. 17.15 per cento sul prezzo d'asta, ridotto così dalla presunta somma di lire 87,000 a quella di L. 72,079.50.

Il termine utile (fatali) per un ulteriore ribasso, non minore però del ventesimo del prezzo di delibera, scadrà a mezzodì del giorno di giovedì 17 settembre corrente mese.

Ferrovia Como-Varese-Laveno. — Nella settimana scorsa ebbero luogo sul tronco Como Quadronna della ferrovia Como-Varese-Laveno, le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche, col concorso dei rappresentanti del Governo, della provincia di Como, dell'Amministrazione della Mediterranea (nell'interesse della Milano-Chiasso pel sovrapassaggio in contatto della Napoleona) e della Società costruttrice.

Il treno si componeva di due macchine-tenders della Società esercente del Ticino, da 36 tonnellate ciascuna, e di una carrozza per la Commissione.

Le prove delle travate diedero freccie d'inflessione minori di quelle previste nei calcoli, e ciò indistintamente per tutti e tre i ponti (torrente Cosia, sovrapassaggio Milano-Chiasso e torrente Seveso)

In seguito a domanda del rappresentante della Provincia, e allo scopo di affrettare il più possibile l'apertura dello esercizio, venne fatta una visita di ricognizione dell'intera linea fino a Malnate, riscontrandosi la strada pronta al collaudo, mancandovi solo la posa del binario stabile attraverso alla strada provinciale milanese per circa dieci metri, all'incrocio coll'attuale *tramway* Como-Saronno nella località della Ca' Morta, nonchè il filo telegrafico, ed alcuni ripari e segnali a disco; oltre ai piccoli accessorii come il mobilio nelle stazioni e caselli, ecc. In seguito di ciò, la Deputazione provinciale, sentito il rapporto dei proprii incaricati, domandò telegraficamente al Ministero che si nominasse la Commissione per la pronta visita di collaudo, affinchè la linea possa aprirsi all'esercizio in brevissimi giorni.

Ferrovia Verona-Caprino. — Di questa ferrovia, sulla quale il Consiglio di Stato si è recentemente pronunziato con parere favorevole, e di cui noi già ci occupammo nel n. 32 del *Monitore*, togliamo i seguenti dati dal progetto stesso che ha servito di base alla domanda di concessione:

La linea avrebbe la lunghezza di m. 33,474 ed il suo costo medio chilometrico sarebbe valutato di L. 67,670, ossia, complessivamente in L. 2,265,070.

La nuova ferrovia toccherebbe nel suo percorso n. 13 Comuni aventi una popolazione di 104,298 abitanti; ed alla medesima affluirebbero altri 11 Comuni con una popolazione di 17,229 abitanti.

Lungo la linea sono progettate n. 6 stazioni e n. 13 fermate, le quali dovranno stabilirsi nelle seguenti località:

Verona, Negrar, S. Pietro Incariano, Sant' Ambrogio, Alfi, Caprino, Avesa, Quinzano, Parona, Arbizzano, Pedemonte, Sant' Ilariano, Gargagnago, Domegliana, Sega di Cavajon, Montesano, Albare, Costermano e Pesino.

A giustificare l'utilità della proposta ferrovia il Comitato promotore ha fatto notare come essa sia destinata a congiungere Verona con la parte orientale del lago di Garda, traversando una contrada ricca di prodotti agricoli e fornita di molto pregiate cave di marmo.

In base allo schema di convenzione, la concessione sarebbe fatta in conformità alle disposizioni dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879 e lo Stato accorderebbe un sussidio annuo di L. 1000 a chilometro per la durata di 35 anni, limitatamente però ai tratti di ferrovia impiantati in sede propria.

La nuova ferrovia dovrà essere costruita a sezione normale, ed il concessionario si obbliga di provvedere alla sua costruzione nel periodo di due anni.

Il materiale mobile del quale è considerata la provvista in progetto, consiste in n. 6 locomotive-tenders; n. 4 vetture di 1 a classe, n. 12 vetture di 2.a classe; n. 8 vetture miste di 1.a e 2 a classe, e n. 20 vagoni assortiti per merci.

La durata della concessione sarebbe fissata in 90 anni.

Ferrovia Genova-Mendrisio — Registriamo per debito di cronisti, la proposta formulata dall'ing. A. Bozzo (un genovese residente nel Canton Ticino) di una nuova ferrovia da Genova al Gottardo, e precisamente al raccordo di Mendrisio.

Secondo il tracciato Bozzo, la distanza da Genova a Mendrisio, che è attualmente di 211 chilometri per la via più breve sarebbe ridotta a 177, e ciò approfittando di 82 chilometri di ferrovia già in esercizio, per modo che le costruzioni nuove sarebbero costituite dai rimanenti 95.

Eccone la dimostrazione:

In esercizio	— Genova-Novi	km.	54. —
Id.	— Novi-Tortona (1)	»	18. —
Da costruirsi	— Tortona-Vigevano	»	48. —
In esercizio	— Vigevano-Abbiategrasso	»	10. —
Da costruirsi	— Abbiategrasso-Legnano-Tradate	»	27 1|2
Id.	— Tradate-Confine-Mendrisio	»	19 1|2
	Totale	km.	177. —
Genova-Novi-Voghera-Milano-Como-Chiasso-Mendrisio		»	211. —
	Differenza	km.	34. —

(1) Incrociamento.

Ferrovia Cuneo-Bene Vagienna Alba-Asti - Domani, 10, alle ore 2 pom. nella gran sala del palazzo comunale di Cuneo, avrà luogo la riunione del Comitato per la progettata ferrovia Cuneo Bene Vagienna-Alba-Asti, già approvata, in linea d'arte, dal Ministero dei lavori pubblici.

Prodotti ferroviari. — Ecco il prospetto dei prodotti delle ferrovie italiane nel mese di giugno 1885, confrontati con quelli del giugno 1884.

Il prodotto generale del giugno 1885 ammonta a lire 17,994,663, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,972,186
Bagagli	»	270,991
Merci a grande velocità	»	1,766,109
Id. a piccola velocità	»	8,433,502
Prodotti diversi	»	551,87›
Totale	L.	17,994,663

Tale prodotto va poi così ripartito:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,873,715	L. 8,831,814
	Romane	» 3,169,184	» 3,148,666
	Calab.-Sic.	» 1,081,827	» 904,988
	Venete	» 104,155	» 95,499
Ferrovie di Società esercìte dallo Stato		» 1,483,008	» 1,481,882
» Meridionali		» 2,613,857	» 2,098,824
» Sarde		» 157,151	» 170,160
Ferrovie diverse		» 511,766	» 409,231
Totale		L. 17,994,663	L. 17,141,064

Si ebbe dunque nel giugno 1885, in confronto del giugno 1884, un aumento di L. 853.599 — Aumentarono le ferrovie dell'Alta Italia di L. 41,901, le Romane di L. 20,518, le Calabro-Sicule di L. 176,839, le Venete di L. 8,656, le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 1,126, le Meridionali di L. 515,033, le Ferrovie diverse di L. 102,535 — Diminuirono invece le ferrovie Sarde di L. 13,009.

I prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno furono:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 51,139,817	L. 51,336,073
	Romane	» 17,869,462	» 17,875,706
	Calab.-Sic.	» 6,637,586	» 6,179,709
	Venete	» 578,105	» 562,500
» di Società esercìte dallo Stato		» 8.598,526	» 8,818,974
» Meridionali		» 13,876,472	» 12,728,571
» Sarde		» 743,166	» 761,635
» Diverse		» 2,681,119	» 2,140.164
Totale		L. 102,124,253	L. 100,403,332

Nel primo semestre del 1885 si ebbe pertanto un aumento totale di L. 1.720.921, in confronto del corrispondente periodo del 1884. Furono in aumento: le Calabro-Sicule di L. 457,877, le Venete di L. 15,605, le Meridionali di L. 1,147,901, le Ferrovie Diverse di L. 540,955. — Diminuirono invece le ferrovie dell'Alta Italia di L. 196,256, le Romane di L 6.244, le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 220,448, e le Sarde di L. 18,469.

Il prodotto chilometrico nel mese di giugno fu:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,921	L. 3,019
	Romane	» 1,834	» 1,862
	Calabro-Sicule	» 723	» 642
	Venete	» 760	» 697
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,608	» 1,607
» Meridionali		» 1,473	» 1,216
» Sarde		» 382	» 414
Ferrovie diverse		» 746	» 733
Media complessiva		L. 1,765	L. 1,753

Infine il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 30 giugno è stato il seguente:

		1885	1884
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 17,092	L. 17,849
	Romane	» 10,341	» 10,577
	Calabro-Sicule	» 4,439	» 4,436
	Venete	» 4,219	» 4,105
» di Società esercìte dallo Stato		» 9,325	» 9,565
» Meridionali		» 7,970	» 7,374
» Sarde		» 1,808	» 1,853
» Diverse		» 4,031	» 4,196
Media complessiva		L. 10.120	L. 10,388

La lunghezza assoluta al 30 giugno 1885 era di chilometri 10,390; al 30 giugno 1884, chilometri 9,883. La lunghezza media di esercizio nel 1° semestre 1885 fu di chilometri 10,091, nel corrispondente periodo 1884 di chilometri 9,665.

Servizio ferroviario. — *Sospensione del servizio cumulativo per la Sicilia e la Sardegna.* — La Direzione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto che, in seguito alle misure sanitarie adottate dal Governo nelle isole di Sicilia e di Sardegna, siano sospesi dal 2 corrente i trasporti in servizio cumulativo per le isole stesse.

Per conseguenza non saranno fino a nuovo avviso, accettate nè merci, nè valori, destinati a località della Sicilia e della Sardegna.

Per le merci e pei valori in corso di trasporto e che attualmente si trovano giacenti presso le stazioni, gli speditori sono invitati a dare disposizioni, sia per l'innoltro ad altre stazioni di terra ferma o consegna ed altro destinatario, sia pel ritorno alle stazioni dalle quali furono spediti.

È del pari interamente cessata la distribuzione di qualsiasi categoria di biglietti a tariffa ordinaria, ridotta e dei biglietti di viaggio circolare, nonchè la registrazione diretta dei bagagli per destinazioni della Sicilia e della Sardegna.

Accettazione delle merci. — La prelodata Direzione avverte pure che a parziale modificazione dell'art. 95 delle tariffe, d'ora innanzi i colli di merci presentati per la spedizione potranno essere accettati anche se non sono muniti dello indirizzo del destinatario prescritto dal sesto alinea del citato articolo. Resta quindi inteso:

1. Che i colli merci da spedirsi a grande velocità debbano essere contraddistinti, oltrecchè dalle marche e dai numeri inscritti nella richiesta di spedizione, anche dalla indicazione della stazione destinataria, alla quale il collo deve essere diretto, e, quando ne sia il caso, anche di quella della destinazione definitiva.

2. Che i colli merci da spedirsi a piccola velocità possano invece essere muniti soltanto delle marche e dei numeri riportati nella richiesta di spedizione.

Resta perciò modificato in tal senso il primo alinea dell'art 30 fascicolo 1° dell'istruzione per l'applicazione delle tariffe.

Tassazione dei vini esteri. — A togliere i dubbi insorti circa la tassazione dei vini esteri, la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo ha stabilito che sotto la voce di vini nostrani devonsi intendere compresi soltanto i vini italiani senza distinzione della loro qualità e perciò i vini esteri, quantunque di una qualità non compresa fra quelle specificate nella nomenclatura delle vigenti tariffe, devono essere tassati in classe 1ª a tariffa generale o speciale numero 75, salvo che si tratti di trasporti in transito fruenti della speciale locale n. 219 o di tariffe internazionali.

A questa regola è fatta eccezione soltanto per i vini esteri in botti, dichiarati di qualità comune od ordinaria e provenienti dalle stazioni di transito o dai porti di mare in destinazione di stazioni italiane, i quali potranno essere tassati colla tariffa speciale comune n. 104 P. V. qualora siano raggiunte le condizioni della medesima.

Tramway Astigiani. — All'asta seguìta, come abbiamo annunciato nel n. 33 del *Monitore*, il 27 agosto u. s. i tramway Asti-Montechiaro-Cortanze e Asti-San Damiano-Canale furono provvisoriamente deliberati al prezzo di L. 405,500. Rammentiamo pertanto che i fatali per lo aumento del vigesimo, scadono a tutto l'11 corr. mese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* apprende da buona fonte che in questo momento pendono delle trattative fra la Germania e la Svizzera a proposito degli impieghi degl'interessi dei capitali disponibili della Compagnia del Gottardo.

— La Direzione della ferrovia del Gottardo ha fatto stampare un foglio di rettifica della tariffa del 1° agosto 1885, pel servizio-merci diretto fra le stazioni delle ferrovie Giura-Berna-Lucerna, dell'Emmenthal e del Bödeli da una parte e le stazioni della ferrovia del Gottardo dall'altra.

Chi desidera degli esemplari gratuiti di questo foglio di rettifica può rivolgersi a tale uopo all'Ufficio commerciale della ferrovia del Gottardo direttamente o pel tramite delle stazioni.

Ferrovie tedesche. — Le ferrovie o, meglio, i gruppi di ferrovia dell'impero germanico, escluse quelle della Baviera, sono 39 e misurano una lunghezza di 31,525 chilometri.

Sopra queste linee, nel giugno 1885, corsero: 14 870 treni celeri ordinari, 122,350 treni omnibus ordinari, 61,053 treni misti ordinari e 106.511 treni merci ordinari.

Oltre a questi treni, che diconsi ordinari perchè tutti trovansi nell'orario, vi furono dei treni straordinarii: cioè 4820 celeri, omnibus o misti, e 21,393 treni merci, materiali e operai.

In totale furono fatti nel mese di giugno 1885 non meno di 721,744,682 chilometri assi, di cui 228,315,493 dai treni ordinari, celeri, omnibus e misti dell'orario.

Arrivarono in *ritardo* nella stazione termine 1150 — ossia il 0 58 0[0 del totale di 198,273 — dei treni ordinari, celeri, omnibus o misti. Ma siccome 321 di questi ritardi furono cagionati dall'arrivo ritardato di treni coincidenti, il numero dei treni-persone arrivati in ritardo riducesi a 829.

In seguito ai ritardi sofferti, i treni perdettero 442 volte la coincidenza con altri treni della propria e di altre ferrovie.

Avvennero nel giugno 1885 in Germania: 4 deviamenti 2 investimenti nelle linee; 11 deviamenti e 12 investimenti nelle stazioni; 127 infortunii di diverso genere, cioè: investimenti di veicoli, fuoco nel treno, esplosioni di caldaie, ecc., con morti e feriti.

In seguito a questi infortunii rimasero morti o feriti 133 uomini; 44 veicoli ferroviarii ebbero a soffrire danni assai gravi e 61 danni di poca rilevanza.

Viaggiarono nel giugno 1885 nelle ferrovie tedesche 22,012,042 persone, delle quali rimasero morte 2 e ferite 1. Rimasero invece morti 18 tra operai ed impiegati ferroviarii occupati nell'esercizio propriamente detto, e 62 ne rimasero feriti: degli operai ed impiegati occupati in lavori non aderenti all'esercizio proprio, rimasero morti 1 e feriti 3; doganieri feriti 2; estranei 19 morti e 8 feriti.

Riassumendo, abbiamo in Germania, non compresa la Baviera, nel solo mese di giugno 1885 la bellezza di 57 morti e 76 feriti per colpa e per mezzo della ferrovia.

Il numero degli infortunii, lo abbiamo già detto, fu di 156.

Eppure in Germania abbiamo in gran parte l'esercizio di Stato; sono cioè esercitati dal Governo 29 mila chilometri sopra un totale di 31,500.

Ferrovia funicolare presso Salisburgo. — Per questa ferrovia che deve salire il monte Gais esistono due progetti: quello del consorzio Cathrein, Taube e C., e quello dell'ingegnere Alessandro Werner, direttore del tramvia di Linz, città dell'Austria superiore.

Secondo quest'ultimo progetto, essa partirebbe immediatamente dalla città di Salisburgo e, presso il ponte Carolina, si congiungerebbe alla progettata tramvia a vapore che va al confine austro-bavarese; mentre, secondo il primo progetto, si congiungerebbe presso Parsch alla linea delle ferrovie dello Stato che attraversa il Tirolo e la provincia di Salisburgo.

Il nuovo progetto comprende il tronco di tramvia a vapore Salisburgo-Parsch sino alla vetta del monte Gais della lunghezza di m. 5,200.

La salita massima di questa ferrovia sarà di 218 per mille, ma si potrà portarla, occorrendo, anche a 250 per mille.

Le spese di costruzione dell'intera linea, lunga sette chilometri, ammonteranno a fiorini 505,500 ossia a fiorini 72,200 per chilometro se la larghezza del binario sarà normale; altrimenti si potrà fare un risparmio di 175 mila fiorini.

Il Ministero austriaco del commercio ha ordinato alle Autorità di Salisburgo di esaminare ambedue i progetti per vedere quale di essi possa eventualmente venire autorizzato.

Essendosi già contrattato l'acquisto del suolo coi diversi possidenti, si ritiene che la concessione definitiva di questa ferrovia funicolare desiderata dai salisburghesi verrà fatta tra breve, sicchè i lavori di costruzione incominceranno entro il corrente anno e già nel prossimo estate si potrà mediante questa ferrovia salire comodamente sulla vetta del Gaisberg di dove si gode un magnifico panorama.

Ferrovie Giapponesi. — In attesa che il trattato conchiuso fra la China ed il Governo francese procuri al Celeste Impero i vantaggi d'una ferrovia che da Pekino meni al Torkino, non sarà cosa priva d'interesse il rivolgere uno sguardo al rapido progresso delle ferrovie nel Giappone. La più importante delle linee attualmente in esercizio venne costrutta dal Governo giapponese, e da questo è esercitata; ma ciò non toglie che in quel paese si incoraggi in ogni maniera l'iniziativa privata allo scopo di favorire lo sviluppo delle costruzioni ferroviarie.

La più vecchia fra le linee imperiali, e che è tuttora la sola a doppio binario, è la linea Tokio-Yokohama. La sua costruzione venne decisa nel 1870, ma subì ritardo per difficoltà finanziarie. L'inaugurazione ebbe luogo il 12 giugno 1872; però un solo binario fu aperto all'esercizio a quell'epoca; non essendosi il secondo binario incominciato ad esercitare che l'8 maggio 1880. Su questa linea poche sono le opere d'arte, perchè costrutta in paese piano, o con pendenze insignificanti. Nella costruzione si spesero ciononadimeno circa quindici milioni e mezzo, il che importa un prezzo di fr. 850,000 ogni miglio (1); ma non bisogna dimenticare che quel Governo era ancora poco esperto in siffatta materia, e che perciò dovette assoggettarsi a contratti assai onerosi cogli imprenditori. Dal 1873 al 1884 sulla predetta linea si raddoppiò il traffico dei viaggiatori nonchè quello delle merci, quantunque quest'ultimo non abbia ancora grande importanza.

Il tronco Kobe-Osaka che venne in seguito aperto all'esercizio ha una lunghezza di 22 miglia, e costò un poco meno caro, quantunque più importanti siano state su di esso le opere d'arte. Infatti fu necessario perforare tre gallerie sotto corsi d'acqua, costrurre numerosi ponti, dei quali uno è lungo 1,190 piedi, ed inalzare dighe le quali assicurassero l'artificiale irrigazione di quella contrada.

Vi ha poi la linea Osaka-Kioto della lunghezza di 27 miglia, e che attraversa corsi d'acqua importanti mediante cinque grandi ponti in ferro.

Fa pure parte della rete imperiale la linea Tsuruga-Ogaki, lunga 49 miglia e che passa per una galleria di 1,400 metri, la quale richiese ben quattro anni ad essere perforata.

Le locomotive ed il materiale rotabile delle linee imperiali vennero importati dall'America.

Oltre poi alle linee governative sonvi le linee esercitate dalla Compagnia delle ferrovie del Giappone, la quale ha un capitale di 20,000,000 di *yens* (2), diviso in azioni di 50 *yens* ciascuna.

La prima linea costrutta da questa Compagnia, ha una lunghezza di 68 miglia. Iniziati i lavori nel 1882, si potè il 21 ottobre 1883 aprire al pubblico esercizio il tronco Uonjo-Tokio, lungo 51 miglia, ed or fa un anno la predetta linea fu aperta sino a Mayebashi. La spesa per la sua costruzione non fu superiore ai 7,500,000 franchi. Ma devesi notare che sarà d'uopo rimpiazzare con opere d'arte stabili parecchi ponti provvisorii. Questa linea ha fruttato il 10 per cento agli azionisti; il Governo loro garantisce l'8 0[0.

Le macchine per la sumenzionata Compagnia sono costrutte in Inghilterra; una casa di Glascow ne ha costrutte otto quest'anno istesso. I vagoni però sono forniti dalle officine governative di Shinbashi.

---

(1) Il miglio inglese è di m. 1609.
(2) Il *yens* equivale a L. it. 5.39 in argento.

La Compagnia delle ferrovie del Giappone esercita inoltre la linea Shinagawa-Kawaguchi, lunga 13 miglia, la quale venne aperta all'esercizio il 1° marzo u. s. e che non costò che 1,500,000 franchi; molto meno invero di quanto fosse previsto.

Ora che il Giappone si è posto sulla via del progresso, ben può prevedersi che non vorrà arrestarsi sì tosto.

Notizie Diverse

Cassa pensioni dell'Alta Italia. — Il Comitato d'amministrazione di questa Cassa approvò il rendiconto dell'annata 1884, e deliberò di stabilire come massima il ricongiungimento dei diversi periodi di compartecipazione per gli agenti che furono costretti a lasciare l'impiego perchè chiamati al servizio militare; e di estendere questo beneficio anche a coloro che avessero ottenuto il rimborso delle ritenute a norma dell'art. 15 dello statuto, a condizione peraltro che essi abbiano a restituire l'importo delle somme loro pagate, più i relativi interessi composti, decorrendi dalla data della loro riammissione in servizio stabile dell'Amministrazione ferroviaria.

Di conformità poi alla precedente deliberazione, accolse le domande presentate da due agenti per ottenere di poter nuovamente versare alla Cassa-pensioni l'importare delle ritenute loro rimborsate quando furono costretti a lasciare il servizio per soddisfare agli obblighi di leva.

Esposizione internazionale industriale a Liverpool. — Nel maggio del prossimo anno si aprirà a Liverpool una Esposizione internazionale di navigazione, viaggi, commercio e industria. Questa nuova Esposizione sarà attraente in modo speciale pel carattere nuovo che riveste.

I promotori si propongono di illustrare con ogni mezzo la storia e lo sviluppo dei viaggi per mare, per terra e per aria. La sezione della navigazione comprenderà le navi di tutte le forme e di tutte le epoche, gli armamenti navali, i bacini di carenaggio, i fari, gli istrumenti di salvataggio e tutto ciò che, anche indirettamente, si riferisce alla navigazione. La sezione dei viaggi sarà illustrata da tutti gli strumenti di locomozione antica e moderna, dal carro di Achille non munito di molle, fino agli ultimi velocipedi. L'ultima sezione comprenderà il vapore, ogni suo sviluppo, ogni sua applicazione.

Anche le belle arti sono ammesse, ma in quanto si riferiscono alla navigazione, al commercio, all'industria; pitture di navi, di battaglie navali, ritratti di illustri navigatori ecc.

Il prodotto dell'esposizione sarà destinato alla fondazione di una scuola tecnica a Liverpool, la quale porterà il nome del compianto principe Leopoldo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

L'atonia fu la nota dominante anche nella scorsa settimana per rispetto ai valori ferroviarii, e le poche transazioni, le quali però non furono senza importanza, comprendono le azioni della Società delle Meridionali che ebbero negoziati al prezzo di 692 a 693.50 dopo essere salite un giorno a Milano a 693 ed a Genova a 695 e le azioni della Società della Mediterranea, le quali ebbero scambi giornalieri al prezzo di 553 a 550.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (11 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario, pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno del sesto anno, dei varii tronchi d'alveo del torrente dei Camaldoli, influente Carmine, e due diversivi del medesimo alveo, nonchè del canale tra Licola e Patria detto degli Abruzzesi, e canaletti nel bacino dei Bagnoli ed al piede del monte Coroglio, provvisoriamente deliberato per annue L. 11,040. (V. n. 33 del *Monitore*).

Congregazione di carità di Perugia (12 settembre, ore 2 pom., fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo padiglione da erigersi nelle aree del Manicomio di detta città provv. aggiudicati per la somma di L, 45,003.81 all'intraprendente sig. Giuseppe Antonelli, mediante il ribasso del 17.24 0[0 su L. 54,378.60. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 5,000. I lavori debbono compiersi entro 230 giorni lavorativi.

Prefettura di Reggio Calabria (12 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto di lavori urgenti alla frana Incudine provv. deliberato per L. 54,417. (V. n. 33 del *Monitore*).

Comune di Alia, circond. di Palermo (13 settembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e forniture per la costruzione e conduttura di un nuovo corso d'acqua potabile in questo Comune il cui ammontare, secondo il relativo progetto e successive modifiche, ascende a L. 52,000. Il termine per l'esecuzione del progetto scade allo spirare del 4.o mese dopo l'assegnazione. Cauz. provv. L. 2,000. Fat. mezzodì 21 settembre.

Amministrazione provinciale di Roma (14 settembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori di costruzione di tre case cantoniere nelle strade provinciali Aurelia e Tiburtina e di rialzamento di altra casa cantoniera lungo la strada Salaria. Prezzo L. 27,330. Cauz. provv. L. 550; def. il decimo.

Comune di Pontedera (14 settembre, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di muramento del palazzo delle pubbliche scuole — secondo il progetto dell'ing. Francesco Ballantini. Prezzo ridotto L. 69,938.74. (V. n. 30 e 33 del *Monitore*).

Comune di Borgosesia, prov. di Novara (14 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto costruzione strada d'accesso alla ferrovia sul diminuito prezzo di L. 37,822.10. Deposito d'asta L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,300.

Municipio di Ronciglione (14 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo carcere mandamentale, provv. deliberato per L. 21,507.50. Dep. L. 1,225.

Direzione del Genio militare di Venezia (14 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della sistemazione di coperture e rabbrecciamenti di muri dei fabbricati ad uso magazzini di materiale d'artiglieria nell'isola Lazzaretto Vecchio presso Venezia, da eseguirsi nel termine di giorni 150, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 22.83 per cento su L. 40,000. (V. n. 33 del *Monitore*).

Prefettura di Mantova (15 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione della banca a tergo dell'argine sinistro del fiume Po compreso fra i capi stabili 118 e la chiavica Cavo Nuovo presso San Matteo delle Chiaviche nel comune di Viadana. Prezzo ridotto L. 50,660.28. (V. n. 32 del *Monitore*).

Municipio di Carrara (16 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla completa costruzione di un fabbricato ad uso di caserma di fanteria in questa città, provv. deliberato per L. 204,553.06. (V. n. 33 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Napoli (16 settembre, ore una pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di completamento della strada Trivio Margherita in Somma Vesuviana, da presso il ponte detto Purgatorio, sulla provinciale di Ottaiano fino al largo Croce. Prezzo L. 41,757.69. L'importo dei lavori sarà pagato in due esercizi a cominciare dal 1886, senza obbligo all'amministratore di pagare interessi. Cauz. provv. L. 2250; def. L. 4,500. Tutti i lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi sei.

Prefettura di Ancona (17 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della costruzione di un muraglione di riparo lungo il Molo Nord nel porto di Ancona, e di un fabbricato ad uso di Faro presso la testata di detto Molo. Prezzo L. 41,272. Cauz. provv. L. 2,000; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (18 settembre, ore 12 merid., def.) — Appalto della fornitura alla Regia Marina nel primo Dipartimento di cinque caldaie ausiliarie e dei relativi accessori. Prezzo ridotto L. 40,145.30. (V. n. 33 del *Monitore*).

Comune di Soriano nel Cimino (18 settembre, ore 10 ant., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una nuova condottura di acqua potabile delle sorgenti in contrada Ontaneto, territorio di Canepina, all' abitato di Soriano, provv. aggiudicato per il prezzo di L. 47,520. (Vedi n. 33 del *Monitore*).

Prefettura di Avellino (19 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria che da Nusco mena alla provinciale Calore Ofanto, provvisoriamente aggiudicato per L. 45,327.76. (V. n. 33 del *Monitore*).

Ministero d' agricoltura, industria e commercio — Direzione dell' Economato generale (21 settembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della fornitura di una quantità di carta bianca e colorata, di lavorazione a macchina, occorrente allo Economato generale per le Amministrazioni governative. La fornitura dovrà essere consegnata in Roma, franca di ogni spesa, nel magazzino dell' Economato generale. Per l' esecuzione della fornitura è stabilita approssimativamente la spesa di L. 60,000 all' anno. Il contratto avrà la durata dal 1.o gennaio 1886 al 30 giugno 1890 Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 8,000. Fat. mezzodì 9 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Benevento (21 settembre, ore 10 ant., 2.a asta, per deserzione del primo incanto) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 37, da Foiano alla stazione ferroviaria di Savignano Greci, compreso fra il ponte a 3 arcate sul vallone di Foiano della strada provinciale di 1.a serie, n. 12, e l' abitato di Montefalcone, della lunghezza di m. 10,921.79, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 339,200. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 16,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (21 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 8, da S. Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la Comunale Campana-Bocchigliero presso Campana e la Sella di Acquaramata presso Scala Coeli, della lunghezza di m. 14,377.60 per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 301,500. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni tre consecutivi. Cauz. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caltanissetta (21 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 19, dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Palermo Messina per Catania sotto Calascibetta, compreso fra l' accesso sinistro del ponte sul torrente Morello e la sponda sinistra del fiume Salso, della lunghezza di m. 9787, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 263,500. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi trenta. Cauz. provv. lire 12,000; def. L. 27,000. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (21 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti all' apertura, sistemazione e rettifica del 5.o tronco della strada nazionale Carnica, n. 1, compreso fra l'abitato di Socchieve e quello di Ampezzo, della lunghezza di m. 6447.03, provv. deliberato per L. 216,420.63. (V. n. 32 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Palermo (21 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 50, da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso fra la Sella Carduccio e le case Tortorici sulla provinciale Chiusa Bisaquino, della lunghezza di m. 7,366.28, provv. deliberato per L. 158,391.98. (V. n. 32 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo (21 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di urgentissima difesa frontale con materiali di legna e sasso dell' argine destro del Po di Venezia nelle località Pulli e Coronella 2.a Mani in comune di Taglio di Po. Prezzo L. 22,785. Il lavoro deve compiersi entro giorni 90. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo. Dep. per spese L. 400.

Città di Roma (21 settembre, ore 11 ant., fat.) — Appalto dei lavori di sistemazione di alcune strade della 2.a e 3.a zona all'Esquilino, provv. aggiudicato per L. 97,000. (V. n. 34 del *Monitore*).

Città di Finalborgo (22 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto della costruzione d'una caserma per fanteria, in seguito al ribasso del ventesimo sul prezzo di L. 64,338.23. Cauzione provv. L. 2,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (23 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e relativa manutenzione fino all' epoca della consegna all' Amministrazione provinciale del tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 7, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso S. Severina, compreso fra l' abitato di Petronà e la sponda sinistra del torrente Potamo, compreso il ponte, della lunghezza di m. 8615, provv. deliberato per L. 174,452.94. (V. n. 32 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Pisa (23 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per condurre l' inalveazione del Nuovo Ozzeri, dal punto d' intestatura con quello attuale, al paletto 0 inferiormente a Montuolo, fino al nuovo sbocco da stabilirsi nella sponda sinistra del fiume Serchio all' origine della voltata delle Carte, in corrispondenza al picchetto 44 ed a distanza di m. 300 circa a valle del termine chilometrico n. 6, misurati in linea d' argine del fiume recipiente. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 40 consecutivi. Prezzo ridotto L. 918,011.10. (V. n. 29 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (23 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra la cappella S. Marciano sotto Atina sulla provinciale Sferracavalli, ed il cavalcavia presso Casalvieri, della lunghezza di m. 7680.14, provv. deliberato per L. 116,052.16. (V. n. 32 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (23 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 6.o tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 15, compreso fra Bagnoli del Trigno ed il ponte sul fiume Trigno a Sprondasino, della lunghezza di m. 5338.71, provv. deliberato per L. 246,792.27. (V. n. 32 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo (23 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di ributto di argine e costruzione di banca a sinistra di Po, in Marezzana Schiappe, comune di Polesella, come dal progetto tecnico in data 15 febbraio 1885, approvato con Ministeriale decreto 14 giugno p. p., n. 7966. Prezzo lire 21,577. Il lavoro deve compiersi entro giorni 60 naturali e consecutivi dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,100; def. il decimo. Dep. p. spese L. 450.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia 24 settemb., ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Vendita di catene di ferro per la somma presunta complessiva di L. 41,521.50. Deposito L. 8,304.30. Fatali mezzodì 15 ottobre.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di 3 ponti metallici per la ferrovia Reggio Emilia-Mirandola.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede a Milano — Capitale sociale 135 *milioni; Versato L.* 40,500.000

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chil. **284,700** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **6,535,700** »
GHISA vecchia da rifondere . . » **1,506,900** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio . . . . » **18,000** »
BRONZO e ZINCO da rifondere, lamiera di ferro in sorte. -- Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata alla Società una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 Settembre 1885.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, li 23 Agosto 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dall'21 al 31 Agosto 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,482,734.42
Merci a Grande Velocità	»	393,514.44
Merci a Piccola Velocità	»	1,882,961.33
Telegrafo	»	15,684.25
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,774,894.44**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 31 *Agosto* 1885.

Viaggiatori	L.	8,864,559.58
Merci a Grande Velocità	»	2,425,874.08
Merci a Piccola Velocità	»	10,096,950.87
Telegrafo	»	88,369.50
Complessivamente al lordo . . .	L.	**21,475,754.03**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Anno XVIII   Mercoledì 16 Settembre 1885.   Num. 37

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA
PER L'ANNO 1884

(Contin. e fine — Vedi num. 36).

Non occupandoci, perchè superfluo, della *tabella* VI riguardante il movimento parziale dei viaggiatori da linea a linea, riassumiamo oggi dalle *tabelle* VII e IX le cifre relative al movimento delle merci a grande e piccola velocità.

La *tabella* VII che tratta dei *trasporti a grande velocità* comprende, come al solito, 10 diverse categorie di trasporti, cioè: bagagli, derrate, merci, numerario ed oggetti preziosi, carrozze, cavalli, cani, bestiame grosso, bestiame piccolo, trasporti per conto del Governo.

Il peso totale dei *bagagli* ascese nel 1884 a quintali 384,630, con un prodotto di L. 1,591,213; mentre nel 1883 era stato di quint. 393,062, con un prodotto di L. 1,701,931. La percorrenza media di un quintale è calcolata in chilometri 110.03, col prodotto medio di un quintale di lire 4.14 e di un quintale per chilometro di L. 0.038; mentre nel 1883 la percorrenza media di un quintale era stata di chilom. 108.23 con un prodotto medio di un quintale di L. 4.33, e di un quintale per chilometro di L. 0,040. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri, cioè L. 312,723 per 124,100 quintali. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Palazzolo-Paratico con L. 180 per 448 quintali. Non si tiene quì naturalmente conto dei minori prodotti delle nuove linee aperte durante l' esercizio 1884.

Il peso totale delle *derrate* ascese nel 1884 a quintali 1,739,941, che diedero un prodotto di L. 3,318,332; mentre nel 1883 ascendeva a quintali 1,608,138 col prodotto di L. 3,226,028. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chilom. 117.71 con un prodotto medio di lire 1.91 al quintale e di L. 0.016 per quintale-chilometro. Nel precedente anno invece la percorrenza media d' un quintale fu di chilom. 123,12, col prodotto medio di L. 2.01 al quintale e di L. 0,016 per chilometro. — Le linee che trasportarono nel 1884 maggior numero di quintali di derrate a grande velocità furono le Toscane-Liguri, le quali diedero per questo servizio un prodotto di L. 587,342 per quintali 581,527. — Il prodotto minimo si ebbe invece sulla linea Palazzolo Paratico con L. 424 per quintali 1,696.

Il peso totale delle *merci* fu di quintali 1,198,795 con un prodotto di L. 5,543,628; mentre nel 1883 era stato di quintali 1,196,774 con un prodotto di L. 5,553,031. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chilometri 121.68, ed il prodotto medio in L. 4.62 per quintale, ed in L. 0,038 per quintale-chilometro. Nel 1883 la percorrenza media di un quintale-merci era stata di chilometri 125.04 col prodotto medio di L. 4.64 per quintale e di L. 0,037 per quintale-chilometro. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova, cioè L. 698,638 per quintali 250,408. — Il prodotto minimo si verificò sulla linea Trofarello-Chieri con L. 1,343 per quint. 2,797.

Il valore totale del *numerario e degli oggetti preziosi* fu di migliaia 497,235 con un prodotto di L. 231,096; mentre nel 1883 era di migliaia 654,636 col prodotto di L. 340,091. — La percorrenza media di un migliaio fu nel 1884 di chilom. 113.17, ed il prodotto medio è calcolato in L. 0.46 per migliaio, ed in L. 0,004 per migliaio-chilometro. Nel precedente anno invece la percorrenza media di un migliaio fu calcolata in chilom. 113,74,

ed il prodotto medio in L. 0.52 per migliaio, ed in lire 0.005 per migliaio-chilometro. — Il maggior prodotto dei trasporti a grande velocità del numerario e degli oggetti preziosi si ricavò nel 1884 sulle linee Toscano-Liguri, le quali diedero per questo servizio un introito di L. 31,242 per 100,780 migliaia. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri: cioè L. 86 per 245 migliaia.

La quantità totale delle *carrozze* trasportate a grande velocità dalle ferrovie dell' Alta Italia nel passato anno fu di 798, con un prodotto di L. 49,755; mentre nel 1883 era stato di 806 col prodotto di L. 52,399. — La percorrenza media di una carrozza è calcolata pel 1884 in chilometri 117.42 col prodotto medio di L. 62,35 per carrozza e L. 0.531 per carrozza-chilometro: nel 1883 invece la percorrenza media di una carrozza fu di chilom. 121.06 con un prodotto medio di L. 65,01 per carrozza e di L. 0,537 per chilometro. — Furono le linee Toscano-Liguri che trasportarono maggior numero di carrozze, dando un prodotto di L. 10,027 per 322 carrozze.

La quantità totale dei *cavalli* ascese a 29,384 con un prodotto di L. 219,914; mentre nel 1883 fu di 32,293 col prodotto di L. 183,808. — La percorrenza media di un cavallo è calcolata in chilom. 85.04, col prodotto medio di L. 7,48 per cavallo e di 0.088 per chilometro: nel precedente anno la percorrenza media di un cavallo fu di chilom. 65.34 col prodotto medio di L. 5.69 per cavallo e di L. 0,087 per chilometro. — Il maggior prodotto in questa categoria lo si ebbe sulla linea Torino-Genova, che introitò L. 23,315 per 4358 cavalli. Il minor prodotto si verificò sulla ferrovia Trofarello-Chieri, la quale trasportò a grande velocità un solo cavallo, col prodotto di L. 1.

La quantità dei *cani* fu di 34,905 con un prodotto di L. 49,041: nel 1883 era stata di 32.609 col prodotto di L. 56,760. — La percorrenza media di un cane è calcolata in chilom. 66.27 (1883 — chilom. 58) con un prodotto medio di L. 1.40 per cane (L. 1.74), e di L. 0.021 (L. 0,030) per chilometro. — Le linee Toscano-Liguri furono quelle che trasportarono a grande velocità maggior numero di cani, dando un prodotto di L. 8,879 per 7295 cani. — Il prodotto minimo si ebbe sulla Palazzolo-Paratico che diede L. 8 per 34 cani.

La quantità del *bestiame grosso* è stata nel 1884 di 179,641 (1883 — 198,231), con un prodotto di lire 632,337 (737,419). — La percorrenza media di un animale è calcolata in chilom. 83.64 (89.40), col prodotto medio di L. 3.52 (L. 3.72) per animale, e di L. 0.042 (L. 0.042) per chilometro. — Il massimo prodotto si verificò sulla linea Torino-Genova con L. 95,449 per 41,142 animali. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini con L. 68 per 54 animali.

La quantità del *Bestiame piccolo* fu di 651,260 (1883 734,366) con un prodotto di L. 531,767 (L. 679,180). La percorrenza media d'un animale è calcolata in chilometri 70.94 (75.73) col prodotto medio di L. 0.82 (lire 0.92) per animale, e di L. 0.012 (L. 0.012) per chilometro. Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Piacenza-Bologna con L. 88.009 per 120,560 animali. Il prodotto minimo si ricavò sulla linea Palazzolo-Paratico con L. 26 per 214 animali.

Finalmente il peso totale dei *Trasporti per conto del Governo* ascese a quintali 110.307 (1883 — 102,329) con un prodotto di L. 372,632 (345,298). La percorrenza media d'un quintale è calcolata in chilom. 162.64 (160.68) col prodotto medio di L. 3.38 (3.37) per quintale, e di L. 0,021 (0.021) per chilometro. Le linee sulle quali si operò maggior numero di trasporti a G. V. per conto del Governo furono le Toscano-Liguri, le quali diedero un prodotto di L. 68,873 per 52,467 quintali. Il minimo prodotto si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri con L. 8 per 43 quintali.

Della *tabella* VIII[a], riguardante il suddetto movimento a grande velocità da linea a linea, riputiamo inutile occuparci. Ci soffermiamo invece sulla *tabella* IX concernente i trasporti a piccola velocità. Essa comprende sei categorie, cioè: mercanzie, carrozze, cavalli, bestiame grosso, bestiame piccolo e trasporti per conto del Governo.

Le *Mercanzie* sono poi suddivise in otto classi, comprese tre con tariffe speciali. Il peso totale di queste classi ascende nel 1884 a tonnellate 7,690,655 (1883 — 7,207,770) con un prodotto complessivo di L. 66,334,427 (62,143,395). — La percorrenza media di una tonnellata è calcolata nel 1884 di chilom. 126.42 (126.04), con un prodotto medio di L. 8.63 (8.55) per tonnellata e di lire 0.0683 (0.0678) per chilometro.

Il numero totale delle *Carrozze* trasportate a P. V. fu nel 1884 di L. 1,944 (1883 — 2,076) con un prodotto di L. 50,819 (52,572). — La percorrenza media di una carrozza è calcolata di chil. 81.14 (78.60) col prodotto medio di L. 26.14 (25.32) per carrozza e di L. 0.3221 (0.322) per chilometro.

Il numero totale dei *Cavalli* fu di 14,437 (11,117) con un prodotto di L. 50,093 (49,979). La percorrenza media di un cavallo è calcolata in chilom. 57.07 (71.32) col prodotto medio di L. 3.47 (4.50) per cavallo e di L. 0.0608 (0.0631) per chilometro.

La quantità totale del *Bestiame grosso* ascese a 127,931 (143,720) con un prodotto di L. 423,962 (468,131). — La percorrenza media di un animale è calcolata di 97.93 (96.16) chilometri, con un prodotto medio di L. 3.31 (3.26) per animale e di L. 0.0338 (0.0339) per chilometro

La quantità totale del *Bestiame piccolo* fu di 343,761 (356,698) con un prodotto di L. 278,646 (317,426). — La percorrenza media di un animale è calcolata di 72.22 (78.33) chilom., con un prodotto medio di L. 0.81 (0.89) per animale, e di L. 0,0112 (0,0114) per chilometro.

Il prodotto totale del bestiame grosso e piccolo ascese quindi a L. 702,608 in confrontò di L. 785,557 quale fu nel 1883.

Finalmente il peso totale dei *Trasporti a P. V. per conto dello Stato*, ascese a tonnellate 56,616 (61,835) con un prodotto di L. 608,821 (622,344). — La percorrenza media di una tonnellata è calcolata in chilom. 149.77 (141.56) con un prodotto medio di L. 10.75 (10.06) per tonnellata, e di L. 0.0718 (0,0711) per chilometro.

Le tabelle X, XI, XII e XIII riguardano il movimento parziale delle merci a piccola velocità da linea a linea e quello delle merci a grande e piccola velocità per stazione e categoria, col confronto fra gl'introiti e le spese rispettive: ma di esse, come delle precedenti consimili, non crediamo dovercene occupare.

Raccogliamo però dalla *tabella* XIII le seguenti cifre riassuntive d'interesse generale, col confronto dell'anno precedente.

	1884	1883
Prodotto totale dei trasporti	L. 122,369,515	L. 120,851,919
A cui aggiungendo:		
a) per prodotti dei convogli speciali	» 90,639	» 109,650
b) per introiti diversi della G. e P. velocità	» 2,089,865	» 1,864,308
c) per prodotti indiretti	» 1,817,360	» 2,520,579
si ha il prodotto lordo complessivo già indicato nella 1ª *tabella* di	L. 126,367,379	L. 125,346,496

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTERZO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d' Amministrazione all' Assemblea generale degli Azionisti del 27 giugno* 1885.

(Continuaz. e fine — V. N. 36).

E. *Risultati finanziari.*

Seguendo il conto allegato al presente Rapporto, gli *introiti d' esercizio* pel 1884 si presentano nel modo seguente:

a) Introiti sui trasporti . . . . . fr. 9,682,319.67
b) Id. diversi:
prodotti dei capitali disponibili fr. 537,899.52
Id. di locazioni . . . » 247,550.76
Id. di servizi ausiliari ed accessori . . . . » 2,842.55
Altri introiti . . . . . . » 70,645.67
—— » 858,938.50

Totale fr. 10,541,258.17
Le *spese d' esercizio* ascendono a . . . » 4,854,945.03

Eccedenza degli introiti sulle spese . fr. 5,686,313.14
Da aggiungere, in conformità del conto finale, il saldo attivo del 1883 fr. 103,819.83
il prelievo sui fondi di rinnovamento . . . . » 63,548.25
—— » 167,368.08

Eccedenza totale degli introiti . . . fr. 5,853,681.22

L' impiego di questa somma viene ripartito nel seguente modo:

1. Interessi del capitale-obbligazioni . fr. 3,862,200.94
2. Versamento al fondo di rinnovamento » 627,736.79
3. Versamento al fondo di riserva . . » 100,000.—
4. Ammortamento del capitale . . . . » 120,000.—
5. Ammortamenti . . . . » 26,924.05
6. Aumento del fondo di costruzione pel conferimento di 1/3 degli interessi dei capitali disponibili . . . . » 161,980.42
7. A disposizione degli azionisti, ripartizione del 2 1/2 0/0 sui fr. 34,000,000 » 850,000.—
8. Saldo a conto nuovo al 1º gennaio 1885 » 104,839.02

Totale come sopra fr. 5,853,681.22

Daremo, a titolo di maggior schiarimento le seguenti spiegazioni relative ad alcune partite, che non furono ancora oggetto di trattazione:

Nell' introito di . . . . fr. 537,899.52
alla partita: *prodotti di capitali disponibili* sono altresì compresi gli interessi dei fondi d' esercizio per una somma di . . . . » 51,958 27

il prodotto dei rimanenti capitali non impiegati è dunque di . . . . fr. 485,941.25
di cui 2/3 solamente, a norma di quanto fu sin' ora praticato, vanno al conto d'esercizio ed 1/3, ossia fr. 161,980.42, serve ad aumentare il fondo di costruzione.

La partita: *affitti e locazioni* è di fr. 55,852.— maggiore di quella pel 1883; tale aumento deriva da un soprappiù di . . . . fr. 4,749.—
pagato dall' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia per il comune uso della stazione internazionale di Chiasso;
dal più generale uso fatto delle nostre vetture e vagoni per . . . . » 36,341.—
da un aumento nel prodotto per gli affitti dei *buffet* per . . . . » 12,882.—
e un soprappiù di . . . . » 1,880.—
realizzato sull' affitto di argini e piazze di deposito. ——

Totale fr. 55,852.—

La rubrica *altri introiti* presenta pure un aumento di fr 32,515 relativamente al precedente esercizio.

Questo aumento si deve al rimborso supplementare di porti per la somma di fr. 25,315, fattoci dalle Compagnie germaniche interessate al traffico degli olii, per il trasporto dei nostri carboni di servizio nell'intervallo dal 1º gennaio 1882 alla fine del febbraio 1883, e ad una somma di franchi 7,200, ricavata in più dalla vendita di materiali fuori d'uso delle nostre officine.

Relativamente all'impiego dell'eccedenza degli introiti, è a notarsi che la spesa per il *servizio degli interessi del capitale-obbligazioni* si è, per la conversione delle obbligazioni 5 0/0 in un prestito al 4 0/0, ridotta da fr. 4,250,000 a fr. 3,862,200.94 Essendosi al 1º luglio 1884 rimborsata la 1ª serie delle obbligazioni 5 0/0. ed effettuatasi volontariamente in seguito alle offerte del Consorzio la conversione di un considerevole numero di obbligazioni della 2ª e 3ª serie, noi avevamo ancora a pagare gli interessi:

di fr. 29,238,000 per 6 mesi al 5 0/0 fr. 730,950.—
più gli interessi di fr. 1,805,000 . . » 2,818.74
» 55,762,000 per 1 anno al 4 0/0 » 2,788,100.—
in tutto di fr. 85,000,000
e di fr. 32,397,000 per 6 mesi, per le obbligazioni 4 0/0 date in cambio di fr. 29,238,000 di obbligazioni 5 0/0 . . . . » 647,940.—

Totale fr. 4,169,808.74
D'altra parte il Consorzio ha rimborsato, in conformità della convenzione, ... » 307,607.80

Spesa effettiva per pagamento d'interessi . fr. 3,862,200.94

Il Consorzio deve, a norma della convenzione, e sotto riserva di una proroga di questa, rimborsarci durante sei anni, a partire dal 1º gennaio 1884, la differenza fra l'ammontare-interessi delle nostre obbligazioni privilegiate 5 0/0 in circolazione all'epoca corrispondente e l'ammontare-annualità equivalente in obbligazioni 4 0/0 al tasso di 99 1/4 per cento.

Questa differenza, la quale, indipendentemente da una quota annuale di 0,120775 per l'ammortamento del nuovo prestito 4 0/0, costituisce per la Compagnia un' economia annua in interessi di fr. 368,900, ammonta a fr. 0,434 in cifra rotonda per anno e per ogni cento franchi di obbligazioni privilegiate 5 0/0 in circolazione all' epoca corrispondente, ed il Consorzio deve metterla *pro rata temporis* a nostra disposizione al 31 dicembre di ciascun anno della convenzione. I versamenti tanto al *fondo di rinnovamento*, quanto al *fondo di riserva per i casi straordinari* vennero fissati secondo le norme delle disposizioni dei nuovi statuti, disposizioni che furono già da noi seguìte nella determinazione dei versamenti del 1884, poichè il precedente regolamento cessò di aver vigore alla fine del 1884.

Relativamente agli *ammortamenti di capitale* (fr. 120,000): non abbiamo che a richiamare quanto abbiamo precedentemente detto.

Invece la partita *ammortamenti* per l'ammontare di franchi 26,924 05 richiede un più dettagliato esame.

In conformità al regolamento del Consiglio federale del 25 novembre 1884 concernente la presentazione e la forma dei conti e dei bilanci delle Compagnie ferroviarie, trasmettemmo al Dipartimento federale delle strade ferrate una ricapitolazione delle *somme da noi spese* nel 1884 per gli *impianti supplementari e nuovi* eseguiti sulle linee in esercizio. Tali spese, compresi in esse fr. 37,205.52 per studi e progetti delle diramazioni Lucerna-Immensee e Zugo-Arth, ammontano, dietro ammortamento di fr. 169,477.78, a fr. 1,809,175.14, come del resto abbiamo già detto prima d'ora.

Su questa cifra di spese, il Dipartimento delle ferrovie contesta un assai notevole numero di partite per un totale di fr. 143,965.05, che egli dice di non poter riconoscere come spese per impianti supplementari o nuovi a senso dell'art. 3, 1° alinea della legge federale 1883, poichè non ne risultò un aumento od un miglioramento essenziale nell'interesse dell'esercizio. Secondo il Dipartimento, queste spese debbono piuttosto considerarsi come causate dalla manutenzione delle costruzioni già esistenti o dal rimpiazzo di costruzioni distrutte, le quali spese perciò debbono essere coperte cogli introiti di esercizio; o quanto meno ai miglioramenti con esse eseguiti manca il carattere di essenziali.

Esaminando attentamente le cifre contestate, notammo che per un abbastanza considerevole numero di partite portate al conto di costruzione, si poteva dubitare se le spese in esse contemplate costituissero un *aumento* o un *miglioramento essenziale di costruzioni esistenti*, oppure non si dovessero di preferenza considerare quali spese di manutenzione, le quali non portarono che un miglioramento poco essenziale nelle costruzioni già esistenti. Noi decidemmo pertanto di proporvi che dal conto di costruzione si facessero sortire le partite contestate per un ammontare di fr. 26,924.05 e si riportassero al conto di esercizio. Ma il Dipartimento contestò inoltre diverse altre partite per una somma totale di fr. 117,041, e che noi crediamo invece debbano indubbiamente considerarsi come spese di costruzione. E sembrando che il Dipartimento voglia persistere nell'opinione sua, ad onta delle nostre osservazioni, abbiamo perciò risoluto, in vista delle conseguenze che ne potrebbero derivare, di proporvi di limitare gli ammortamenti alle sovraindicate cifre.

A tenore dell'art. 5 della legge sulla contabilità, il Consiglio federale può, entro 30 giorni da che gli venne comunicata la decisione dell'assemblea generale, rimettere al Tribunale federale la questione relativa alle altre partite contestate che non abbiamo ammortizzato.

Dopo deduzione delle somme occorrenti al pagamento degli interessi delle obbligazioni, di quelle destinate al fondo di rinnovamento e di riserva, e delle spese per ammortamento di capitale ed altri ammortamenti, residua un prodotto netto disponibile di fr. 954,839.02. Noi vi proponiamo di destinare di questa somma fr. 850,000 al pagamento di un dividendo del 2 1/2 0/0 al capitale-azioni, e di riportare fr. 104,839.02 come saldo attivo al 1° gennaio 1885.

F. *Servizi ausiliari.*

1. *Officine.*

Le *officine centrali* di Bellinzona occuparono nel 1884 i medesimi locali che nel 1883. Nè variò il numero dei funzionari ed impiegati di ufficio.

Il numero degli operai ripartiti fra i diversi generi di mestiere oscillò, durante l'anno, fra i seguenti limiti: numero totale di operai al 1° gennaio: 170; al 31 dicembre: 148. Il *maximum* fu di 190, ed il *minimum* di 148, cioè: Capi operai da 5 a 4; aggiustatori e montatori da 60 a 40; tornitori e piallatori da 12 a 9, fabbri da 10 a 6, calderai da 4 a 2, lattai da 1 a 0, falegnami da 10 a 5, vetrai 1, pittori e verniciatori da 6 a 3, loro aiutanti da 14 a 7, sellai da 5 a 3, apprendisti da 18 a 14, fuochisti di macchine fisse 1, manovali da 44 a 33, artefici in istrumenti 3, fonditori 2, guardie notturne 1.

Le officine centrali fecero riparazioni più o meno considerevoli a 65 locomotive, 309 vetture e 659 carri.

Al 1° gennaio si trovavano in riparazione: 9 locomotive, 16 vetture e 50 carri; al 31 dicembre: 7 locomotive, 19 vetture e 10 carri.

Oltre alle dette riparazioni, si eseguirono ancora i lavori quì appresso indicati: costruzione di pezzi di riserva d'ogni genere per locomotive, vetture e carri; costruzione del *pulsometro* di Chiasso; adattamento di vagoni al trasporto dei volatili; rinforzo dei telai delle locomotive tipo C e C'; adattamento di doppi freni ai *tenders* tipi C e D; adattamento del freno Hardy a 2 bagagliai e 4 vetture e della condotta per il freno Westinghouse a 3 vetture-saloni; adattamento di 4 locomotive e 4 vetture per i treni locali; ricostruzione di 12 vetture tipo C⁴; adattamento di un carro per l'illuminazione elettrica nei *tunnels*; trasformazione di due spazza-neve, ecc. Inoltre le officine centrali eseguirono riparazioni e trasformazioni di ogni genere per altri rami di servizio.

Le *officine dei depositi* si occuparono specialmente delle piccole riparazioni ed urgenti, e della manutenzione delle locomotive in servizio. Il numero degli operai nei 3 depositi ascendeva al 1° gennaio a 43, al 31 dicembre a 49, ed oscillò nel corso dell'annata fra 43 e 51.

2. *Officina a gaz di Bellinzona.*

L'*officina a gaz di petrolio a Bellinzona* produsse durante l'esercizio 1884, m. c. 10,076.5 di gaz, il cui consumo si ripartisce come segue:

A carico della Compagnia del Gottardo	m. c.	5,537.501
» di altre Compagnie	»	3,753 966
Perdite di gaz	»	1,756.033
Provvista di gaz al 1° gennaio 1885 .	»	29. —
Totale	m. c.	11,076.500

Le entrate e le spese dell'officina a gaz furono le seguenti:

Spese.

Provvista di gaz al 31 dicembre 1883 . . .	fr.	705.40
Salarii: gazisti	»	2,455.74
riempitura dei serbatoi	»	1,435.63
Materie prime	»	5,144.83
Combustibile	»	2,076.80
Materiale di pulizia, ecc. . . , . . !	»	146.54
Riparazioni	»	2,005.01
Spese generali: d'amministrazione	»	1,075.96
interesse del capitale (fr. 75,170)	»	3,758.51
spese di stampa, ecc. . . .	»	207.89
Totale	fr.	19,012.31

Introiti.

Gaz venduto alla Compagnia del Gottardo .	fr.	11,075.01
» » ad altre Compagnie	»	7,507.91
Vendita di catrame	»	754.67
» di idruro di carbone	»	755.95
» di materiale fuori uso	»	82.20
Provvista di gaz al 1° gennaio 1885 . . .	»	658.—
Totale	fr.	20,833.74

Si ha quindi un'eccedenza di introiti sulle spese di lire 1,821.43, la quale deriva da che il conto d'esercizio non venne addebitato della quota per l'ammortamento del capitale di primo impianto dell'officina, quota della quale si tenne conto nei calcoli del prezzo del gaz.

Astrazione fatta dall'ammortamento del capitale di primo impianto, il prezzo del gaz ha raggiunto la somma:

per ogni m. c. di gaz fabbricato . . . . . . di fr. 1.51
» » » » » utile . . . . » » 1.79

e tenendo calcolo dell'eccedenza degli introiti come quota d'ammortamento:

per ogni m. c. di gaz fabbricato . . . . . . di fr. 1.67
» » » » utile . . . . » » 1.99

Il gaz si vendette al prezzo di fr. 2 il metro cubo.

Durante l'esercizio s'impiegarono nella fabbricazione del

gaz 21,975.5 chilog. di materie prime, ossia 17,640.5 kg. di gazolina, 4020 kg. di petrolio e 315 kg. di olii impuri.

Ogni 100 kg. di materie prime si produssero 50.4 m. c. di gaz.

G. *Diverse.*

1. *Accidenti.*

Enumeriamo quì di seguito gli accidenti occorsi nell'esercizio 1884: sviamenti 8, collisioni 2, altri accidenti (cadute di massi e di roccie) 2, accidenti seguiti da morte o da ferite 8. Si ebbero 2 morti, un impiegato cioè ed una altra persona, e 6 feriti, tutti impiegati.

In quanto agli accidenti seguiti da morte noi abbiamo a rilevare quanto segue:

Il 27 aprile, una donna di 70 anni, certa vedova Maria Gambetta, traversava, contrariamente ai regolamenti, la via all'estremità sud del ponte sul Trodo, a valle di Quartino, allorchè fu investita dal treno diretto n. 21 e gettata fra le rotaie: la sua morte fu istantanea.

Il 31 luglio, l'operaio aggiunto Arnold Paul era occupato al Gruonbach (Zeisigeck) a caricare un blocco di pietra, allorchè un sasso staccatosi dall'altezza di circa 15 metri lo colpiva così malamente al capo, da ucciderlo sul colpo.

2. *Contratti di assicurazione.*

Non abbiamo nulla da aggiungere a quanto su questo soggetto dicemmo nel precedente nostro Rapporto di gestione.

3. *Casse di previdenza.*

a) *Cassa di soccorsi e pensioni per gli impiegati.*

Il numero dei membri che al principio dell'esercizio era di 845, al 31 dicembre era ridotto a 808. La diminuzione apparisce principalmente fra gli impiegati nel servizio di sorveglianza e fra quelli addetti alle spedizioni ed al servizio dei treni.

Il numero dei casi di membri colpiti da incapacità al lavoro e di famiglie di orfani, aventi diritto a soccorso, aumentò da 14 a 25; in un caso poi si accordò ad un membro, mediante la sua rinunzia ad ogni altra pretesa verso la cassa, una somma fissa pagata una volta tanto. Al 31 dicembre 1884 i fondi di questa cassa sommavano a fr. 277,813.56. Di questa somma, fr. 19,900 sono impiegati in obbligazioni 4 1|4 e 4 1|2 0|0 della Cassa d'ammortamento (Einzinserkasse) e della Cassa di risparmio e prestiti del cantone di Lucerna, fr. 236,527.50 in obbligazioni 4 1|2 0|0 del Cantone di Zurigo e fr. 20,195 in obbligazioni 4 0|0 del cantone di Berna. Il residuo si compone di un credito di fr. 851.35 verso la detta Cassa di risparmio e prestiti, d'un saldo in numerario di fr. 99.31 nella cassa del contabile e degli interessi correnti (non incassati) per un ammontare di fr. 240.40.

b) *Casse di soccorso per gli operai ammalati.*

Queste casse sono ora definitivamente organizzate. Al 31 dicembre 1884 i fondi di queste casse ammontavano a fr. 29,114.66, ed erano impiegati parte in libretti della Cassa di risparmio e di prestiti del cantone di Lucerna, della Cassa di risparmio del cantone d'Uri ad Altdorf, della Banca popolare ticinese e della Banca cantonale ticinese di Bellinzona, e parte in titoli depositati presso gli archivi della Compagnia, cioè fr. 10,000 in obbligazioni 4 1|4 0|0 della Banca di Lucerna, e fr. 5,000 in obbligazioni 4 0|0 del cantone di Berna.

c) *Fondo destinato a ricompensare gli atti eminenti compiuti per prevenire accidenti nel servizio d'esercizio.*

Durante l'esercizio, questo fondo è stato generosamente aumentato dal solito donatore che vuol conservare l'anonimo, di una nuova somma di fr. 10,000 in obbligazioni 5 0|0 3ª serie del Gottardo, oltre ad una somma di franchi 23.50 in numerario.

I prodotti nel 1884 si elevarono per conseguenza alla cifra di fr. 11,293.22, compresi gli interessi al 31 marzo ed al 30 settembre, e quelli accreditati sui libretti della Cassa di risparmio e prestiti del cantone di Lucerna. Annuendo alle disposizioni date dal donatore e creatore del fondo venne accordata una gratificazione di 20 franchi al guardiano n. 164 sulla linea del Monte Ceneri il quale, in occasione della frana del 13 ottobre 1884, prevenne gravi disgrazie col suo lodevole e coscienzioso servizio.

Lo stato del fondo al 31 dicembre 1884 era di franchi 32,538.22, ciò che costituisce un aumento di fr. 11,398.22 comparativamente alla stessa epoca dell'anno precedente.

Il conto relativo al detto fondo è il seguente:

Prodotti.

Capitali	fr. 30,913.50
Interessi	» 1,269.72
Totale . . .	fr. 32,183.22

Spese.

Gratificazioni	fr. 20.—
Saldo a conto nuovo al 1° gennaio 1885 .	» 32,163.22
Totale . . .	fr. 32,183.22

H. *Stato del personale.*

Alla fine del 1884, il personale dei funzionari ed impiegati della Compagnia si componeva nel seguente modo:

1. *Amministrazione generale.* — Segretariato della Direzione (compresi due traduttori e spedizionieri), 14; Archivi, 3; Ufficio di revisione dei conti, 6; Ufficio della contabilità, 5; Cassa principale, 5; Ufficio commerciale, 12; Agenti commerciali, 3; Controllo dell'Esercizio ed Ufficio di statistica, 24; Ufficio dei reclami (contenzioso e reclami), 2; Ispezione dei telegrafi e telegrafista, 4; Portieri, 2; Laboratorio di legatura e litografia, 6; Economato, 11; Economato, operai, etc. nei depositi, 6; totale 103, con una diminuzione di 25 in confronto del 1883.

2. *Servizio di sorveglianza e manutenzione della linea.* — Ingegnere in capo ed Ufficio centrale, 14; Ingegneri della linea e loro uffici, 12; Capi-distretto e sorveglianti, 18; Capi-cantonieri e loro supplenti, 37; Cantonieri, 94; Guardie della notte ed operai regolari, 128, Guardie-passaggi (donne), 119, Impiegati diversi, 7; Giornalieri, 200; totale 629, con una diminuzione di 163 in confronto del 1883.

3. *Servizio delle stazioni, delle spedizioni e dei treni.* — Ispettore capo dell'esercizio e personale addetto al suo ufficio, 11; Controllo delle vetture o dei carri, 6; Ispettori dell'esercizio e loro Uffici, 2; Capi scali, 7; capi stazione, 34; sotto-capi scali, 7; sotto-capi stazione, 26; controllori, 6; ricevitori, 9; Agenti ai bagagli, 4, Telegrafisti, 6; Supplenti ambulanti, 5; Agenti alle merci, 2; Sotto-agenti alle merci, 34; Guardia-merci, 12, Capi-manovra, 6; Portieri, 5; Volontari, 12; Guardia-stazioni, 78; Capi-treno, 31; Conduttori, 48; Guardia-freni, 93; Traduttori, 2; Stampatore di biglietti, 1; Fattorini, 3; Lampisti, 9; Ripulitori di vetture etc., 2, Guardie notturne, 2; Operai per la manovra delle piattaforme, 14; Uomini di equipaggio, 25; Operai ai trasporti, 90; totale 592 con una diminuzione di 16 a confronto del 1883.

Servizio della trazione. — Capo del servizio della trazione e suoi aiutanti, 17; Capi di depositi di locomotive e loro aiutanti, 8; Macchinisti, 58; Fuochisti, 59; Fuochisti provvisori, 4; Capi-pulitori, 3; Ripulitori di locomotive, 53; Lampisti, 5; Preposto alla sorveglianza delle vetture e dei carri, 1; Visitatori di vetture e carri, 6, loro aiutanti, 5; ripulitori, untori e riscaldatori delle vetture e vagoni, 28; totale 247, con una diminuzione di 26 in confronto del 1883.

5. *Servizio delle officine.* — Capo delle officine e personale addetto al suo ufficio, 7, *contre-maîtres*, 2; capi operai, 4; fabbri, falegnami, pittori, sellai, fonditori, 91; manovali, 44; apprendisti, 14; totale 162, con una diminuzione di 57 a confronto del 1883.

6. *Officine dei depositi di locomotive.* — Capi operai, 2; fabbri, tornitori, etc., 50; totale 52, con un aumento di 13 a confronto del 1883.

In complesso il personale dei funzionari ed impiegati alla fine del 1884 era composto di 1785 individui, mentre nel 1883 era di 2059.

RICAPITOLAZIONE.

	1884 totale	1884 per chilom. di linea	1883 totale	1883 per chilom. di linea
Numero dei funzionari ed impiegati dell'esercizio	1119	4 20	1127	4 24
Numero dei giornalieri	666	2 50	932	3.50
Totale	1785	6.70	2059	7.54

Poniamo termine al nostro Rapporto, o Signori, esprimendovi l'assicurazione della nostra perfetta considerazione.

Lucerna, il 18 maggio 1885.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo	Per il Consiglio d'amm.ne della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente J. ZINGG.	*Il Presidente* H. RIETER.
Il 1° Segretario SCHWEIZER.	*Il Segretario* SCHWEIZER.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Parecchi giornali si sono fatti eco di un certo malcontento penetrato nella classe degli impiegati ed agenti della cessata Amministrazione dell' Alta Italia perchè le attuali Società non hanno ancora dato effetto agli aumenti di stipendio regolamentari, deliberati dal Consiglio di quelle ferrovie nell'ultima sua seduta del 30 giugno u. s.

Sappiamo che unica ragione di tale ritardo è la necessità in cui si trovavano le attuali Amministrazioni di conoscere prima il risultato del lavoro affidato alla Commissione pel riparto del personale. Questo lavoro è ora compiuto e i relativi elenchi furono dal Ministero già trasmessi alle Società. Si può quindi ritenere che, appena eseguiti i movimenti di personale che debbono esserne la conseguenza, i Consigli d'amministrazione della Mediterranea e dell' Adriatica approveranno anche per loro parte le proposte di cui si tratta: qualunque poi sia per essere la data di codeste deliberazioni, noi siamo persuasi che agli aumenti di stipendio sarà conservata la decorrenza dal 1° luglio p. p. e perciò gli impiegati non hanno a temere nessun pregiudizio.

><

Sappiamo che, in seguito a reclami fatti a mezzo della stampa circa le conseguenze dannose che derivano dalla stretta applicazione delle nuove tariffe per ciò che riguarda il trasporto del numerario, cartevalori e preziosi, la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo si è rivolta a quella delle Strade ferrate dell' Adriatico, onde studiare d'accordo e formulare quelle modificazioni alle tariffe stesse che valgano a favorire maggiormente i trasporti dei titoli pubblici, valori industriali, tagliandi, cartelle fondiarie e simili.

><

Siamo informati che pel giorno 19 corrente è convocata in Firenze la Commissione pel servizio dei tronchi e stazioni comuni e pel servizio cumulativo dei trasporti.

><

Il 12 corrente si sono riuniti a Milano i rappresentanti delle Società Mediterranea, Adriatica ed ex-Romane, nelle persone dei rispettivi Direttori generali, Direttori d' esercizio e Capi Servizio, allo scopo di discutere e concertare i provvedimenti necessarii per il passaggio definitivo alle Reti Mediterranea ed Adriatica delle linee già appartenenti alle cessate Amministrazioni, a tenore del programma comunicato dalla Società delle ferrovie Meridionali e da noi pubblicato nel precedente numero. Sino dall' esordire della conferenza, si propose di anticipare le date fissate nel detto programma; e dopo lunga discussione si conchiuse stabilendo definitivamente le nuove date ed i criterii, e cioè che:

1.° Il passaggio delle linee ex-Romane destinate al 1.o Compartimento della Rete Mediterranea si effettui il 15 ottobre: alla stessa data avrà luogo il passaggio all' Adriatica delle linee ex Alta Italia da Firenze a Milano e diramazioni per Pisa, Colorno e Fornovo, eccettuata per la sola Trazione la linea Milano-Piacenza dipendente dalla sezione di Milano. Avrà inoltre luogo il passaggio di tutte le linee costituenti la 4.a Divisione: viene soltanto per queste ultime fatta eccezione del Servizio della Trazione, il quale, meno che sulla linea Bologna-Padova, dipendente dalla Sezione di Bologna, continuerà ad essere disimpegnato dall'Amministrazione della Mediterranea, fino al giorno in cui sarà da essa assunto il servizio completo delle linee del 2.o Compartimento. È altresì fatta eccezione, sempre per le sole linee della 4.a Divisione, di quanto riguarda il Servizio del Mantenimento, il cui passaggio alla data del 15 ottobre viene dai delegati delle Ferrovie Meridionali ammesso con riserva di ulteriore conferma:

2.° Il passaggio definitivo alla rete Mediterranea per tutti e tre i servizi (Manutenzione e Lavori — Traffico — Trazione) e per tutte le linee del 2.o Compartimento, abbia luogo al 20 ottobre per le linee ex Romane, ed al 10 novembre per le linee ex Meridionali e Calabresi, effettuandosi a questa seconda data contemporaneamente anche quello all' Adriatica del Servizio della Trazione di tutte le linee ex Alta Italia non ancora passate all'epoca del 15 ottobre.

La Commissione ha infine stabilito di riunirsi nuovamente il 25 corrente a Firenze per appianare le difficoltà di dettaglio, qualora ulteriormente se ne manifestassero nell'esecuzione delle sovra esposte disposizioni.

><

A Genova è stato istituito un Ufficio speciale del Movimento e Traffico con a capo il cav. Lanfranchi, nominato ispettore principale, che funzionerà col 1.o ottobre p. v. — Appartengono a tale Ispettorato tutti gli scali e stazioni del porto di Genova e Sampierdarena, nonchè le linee e stazioni seguenti: Genova-Ventimiglia, Genova-Alessandria (quest'ultima esclusa), Genova-Pisa (id.), Avenza-Carrara.

Analogo Ufficio per le linee ex-Romane, passate alla rete Mediterranea, verrà istituito a Firenze.

Ambidue questi Uffici dipenderanno dal Capo Servizio del Traffico di Torino.

><

Possiamo dichiarare essere affatto insussistente la notizia pubblicata dalla *Gazzetta d'Italia* che il comm. Valsecchi abbia deciso di dimettersi dalla carica di

Direttore generale delle Ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici.

L' on. Valsecchi trovasi da alcuni giorni in Torino ove sta facendo una cura medica per sofferenze incontrate nel disimpegno del suo ministero, specialmente in questi ultimi tempi, in cui dovette provvedere con instancabile e diuturna attività ai nuovi ordinamenti ferroviarii. Però abbiamo motivo di sperare che in breve egli potrà riprendere il suo servizio.

><

Il 10 corrente ebbe luogo, come avevamo annunziato, la visita ufficiale di ricognizione del tronco Ivrea-Donnaz.

La Commissione era composta dell' ispettore commendatore Borgnini, accompagnato dall'ing. cav. Crosa, dei rappresentanti della rete Mediterranea: cav. Querini, cav. Toppia, cav. Craveri, ingegneri Codazza; Rosmini, Gerosa, Santambrogio, Osnago e Rossi: del cav. Muzj, ingegneri Sapegno, Pedrazzini e Bria, e dei rappresentanti le varie imprese della linea.

Il treno partì da Ivrea alle 9.30 ant. e passò di stazione in stazione fino a Donnaz. Unanime fu la soddisfazione pel modo lodevole con cui i lavori furono eseguiti; le stazioni furono riconosciute, tanto nella distribuzione, quanto nel disegno, superiori ad ogni elogio. I lavori sono ultimati e nell' insieme e nelle particolarità.

L'apertura venne fissata definitivamente per il giorno 19 corrente.

L'arrivo a Donnaz fu compiuto ad un' ora pomeridiana. La Commissione fu ricevuta dal sindaco e dal segretario. L'Impresa Medici offrì un suntuoso asciolvere allestito dalla Ditta Sogno di Torino.

Non mancarono i discorsi di occasione e i brindisi alla prosperità della vallata e all'avvenire industriale della regione.

Il comm. Borgnini proseguì poi alla visita dei tronchi successivi, che, all'infuori dell'armamento, si possono considerare come ultimati. Il ritardo dello armamento devesi imputare ad una forte lacuna che esiste ancora nel terrapieno, appena fuori della stazione di Donnaz. Però nel prossimo novembre anche questa lacuna scomparirà, mercè l'attivo lavoro della prelodata Impresa Medici; ond' è che havvi ogni ragione di credere che l'intera linea Ivrea-Aosta potrà essere aperta all' esercizio nel corso del primo semestre 1886.

><

Ci informano da Roma che il Ministero della guerra avrebbe fatte pratiche presso quello dei lavori pubblici, affinchè nello interesse della istruzione della brigata ferrovieri, destinata in tempo di guerra ad occuparsi del servizio ferroviario, i soldati addetti alla brigata stessa vengano impiegati nei lavori di armamento delle nuove ferrovie complementari, come si è fatto per le linee Bra-Carmagnola, Ciriè-Lanzo, Bastia-Mondovì ed altre.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Parma a Spezia ha completato e sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto della diramazione ferroviaria destinata a mettere in comunicazione la stazione di Sarzana con la ferrovia predetta, alla stazione di Santo Stefano.

Il costo totale preventivato per la costruzione della diramazione, la quale misura m. 6050.20 è di lire 1,314,109, di cui a base di appalto L. 1,020,000, ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni ed il materiale di armamento e fisso.

Di questo progetto, come abbiamo fatto per moltissimi altri delle ferrovie complementari, daremo ampli ragguagli in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che, salve alcune avvertenze, meriti la superiore approvazione il progetto redatto dall'ing. sig. E. Vaccarino per una ferrovia funicolare a piano inclinato, destinata a mettere in comunicazione la parte bassa della città di Biella colla parte alta, denominata Piazzo.

Il dislivello che intercede fra le due parti è di m. 60. Per forza motrice è in modo molto semplice utilizzata una parte dell'acqua potabile che non viene usufruita pei bisogni della città. Il piano inclinato è lungo m. 180; è in un solo rettifilo a doppio binario ed ha la pendenza uniforme del 32 0|0 circa. Il piano ora detto è sorretto da pilastri situati ad 8 metri di distanza da asse ad asse. Il binario è composto di due rotaie in acciaio del sistema Vignole, lunghe m. 8.50 e del peso di chilogrammi 36 a metro corrente, fissate con arpioni a vite sopra longarine di quercia, le quali sono poi rilegate da traverse in ferro ogni 4 m. di distanza. Lo scartamento del binario è di m. 1 con una larghezza di m. 1.30 da asse ad asse di rotaia dei due binari.

Le vetture da usare nell'esercizio della linea sono capaci di 12 persone sedute e di 24 in piedi. Vi è una sola vettura in discesa ed una in ascesa. Le vetture sono completamente in ferro; hanno sotto il pavimento una cassa ad acqua a tre scompartimenti, le cui capacità rispettive sono di litri 1000 il primo ed il terzo, e di litri 1500 il secondo. L'acqua di cui si riempie la cassa serve come forza motrice agendo col suo peso nella vettura che discende.

Ogni vettura è munita di un potente freno a mano e di un freno ad uncino, che in caso di rottura della fune, obbligherebbe la vettura a fermarsi. Oltre poi ai due freni applicati alla vettura ve n' ha un terzo congegnato all'albero della puleggia orizzontale; esso è a ceppi, robustissimo e permette di regolare a volontà la velocità delle vetture.

La fune è in acciaio a sei tregoli di 8 fili ciascuno; ha il diametro di 23 millimetri e pesa chilog. 1.50 a metro lineare.

><

La Società delle ferrovie dell'Adriatico ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per modificazioni ed ampliamenti nella stazione di Barletta affinchè i relativi lavori siano dichiarati opera di pubblica utilità.

I lavori proposti sono richiesti dal considerevole incremento che ha preso il commercio a Barletta, di guisa che gli attuali impianti della stazione sono insufficienti alle esigenze del traffico, specialmente nell' autunno, all' epoca cioè delle grandi spedizioni di uve e di vini.

><

La Società generale delle tramvie Piemontesi, in seguito al favorevole risultato delle esperienze fatte

dei freni automatici da essa proposti, venne autorizzata, dietro sua istanza ed in via di esperimento, a spingere la velocità dei treni composti di 5 veicoli a 22 chilometri per ora; e di quelli composti di 7 veicoli a 16 chilometri.

Nelle predette esperienze si potè ottenere che in pendenza del 24 per mille un treno composto di cinque vetture sopracaricate e formanti un peso complessivo di 40 tonnellate (non compresa la macchina) colla velocità di discesa di 24 chilometri all'ora, potè essere arrestato nel breve spazio di 30 metri.

><

Il Consiglio comunale di Gattinara, in una recente seduta, ha preso la seguente deliberazione, che fu tosto rimessa all'on. Ministro dei lavori pubblici:

1. di presentare al Governo del Re istanza perchè la ferrovia Santhià-Gattinara-Borgomanero-Sesto Calende, studiata per ordine del Ministero dei lavori pubblici dal sig. comm. ing. Giambastiani, sia inserita fra le linee della quarta categoria, ove non si creda di accordarle migliore classificazione come linea di raccordamento di Torino e dell'alto Piemonte ai valichi del Sempione e del Gottardo, e ne sia quindi ordinata la pronta costruzione;

2. Di obbligarsi, come si obbliga al pagamento di quella quota di concorso nella spesa che sia per toccare alla provincia a senso di legge;

3. Di rinunziare fin da ora al diritto di partecipazione al prodotto netto dell'esercizio di tale ferrovia agli effetti di cui all'art. 18 della legge 27 aprile 1885.

><

La Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo ha rinnovato le sue istanze al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che le sia accordata parità di trattamento della Ditta Cirio, circa le speciali facilitazioni di tariffa pel trasporto della pozzolana da Roma, non che di quelle che eventualmente venissero accordate alla Ditta stessa in seguito a sua domanda avanzata al Governo, per conseguire che le facilitazioni medesime vengano estese alle importazioni in Roma di vari materiali, principalmente laterizi, mediante gli stessi carri che, scaricata la pozzolana, fanno il viaggio di ritorno a vuoto.

Come abbiamo avuto occasione di accennare altre volte sul *Monitore*, la predetta Società appoggia la sua istanza alla considerazione che essa trovasi nelle identiche condizioni della Ditta Cirio per la affinità dei materiali da trasportare e per la entità del movimento.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha vivamente raccomandato al dicastero dei lavori pubblici il voto emesso dalla Camera di commercio ed arti di Chiavenna affinchè sia tutelata la industria della fabbricazione della birra, la quale trovasi in tristissime condizioni a causa specialmente della potente concorrenza delle fabbriche austriache e germaniche.

La Camera predetta afferma che la industria della birra risentirebbe un grande beneficio qualora le disposizioni dell'art. 68 dell'attuale regolamento-tariffe venisse applicato al trasporto in ritorno dei fusti di birra vuoti portanti le marche delle fabbriche di Chiavenna, sebbene privi della bolletta di andata.

><

L'Amministrazione provinciale di Catanzaro ha fatto nuove sollecitazioni al Ministero dei lavori pubblici perchè sia provveduto all'appalto del secondo tronco della linea da Catanzaro allo Stretto Veraldi, dalla costruzione del quale verranno grandemente agevolate le comunicazioni dei vasti circondari di Monteleone e di Nicastro col capo-luogo della Provincia.

><

Il Consiglio di Stato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, ha ritenuto che possano approvarsi i seguenti progetti: *a)* progetto presentato dalle Amministrazioni delle Strade ferrate Meridionali per la costruzione di un argine contenitore delle piene a sponda destra del fiume Vomano allo scopo di preservare dai danni delle innondazioni un tratto della ferrovia Bologna-Otranto fra i chilometri 325 e 350; *b)* progetto dei lavori in stazione di Gazzo-Pieve San Giacomo, lungo la ferrovia Mantova-Modena. Giusta la perizia annessa al detto progetto, stato compilato dalla cessata Amministrazione dell'Alta Italia, i lavori predetti sono preventivati dello importo di L. 20,300; *c)* progetto di modificazione alla disposizione degli scambi e per prolungamento del binario morto in stazione di Sezzè, lungo la linea Alessandria-Acqui.

Lo stesso Consiglio ha poi approvato anche i seguenti altri progetti:

1.o progetto di una nuova comunicazione fra i binari della stazione di Airasca sulla ferrovia Airasca Cavallermaggiore, presentato dalla cessata Amministrazione dell'Alta Italia, della quale fu riconosciuta la necessità dalla Commissione incaricata della visita di ricognizione per l'apertura allo esercizio della predetta linea. Le opere proposte importano la spesa di L. 20,600.

2.o progetto per la costruzione di una strada di accesso dall'abitato di Airasca alla nuova stazione ferroviaria, nonchè la proposta di appalto a trattativa privata dei relativi lavori alla Impresa Ferri e Comp. La spesa totale rileva a L. 31,000.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto appalto provvista massicciata per armamento parte tronco Ogliastro-Agropoli (ferrovia Battipaglia-Castrocucco);

Perizia per le rimanenti opere da appaltarsi, onde ultimare l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — Alle ore 10 ant. del 29 settembre corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Regia Prefettura di Bologna, si terrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, la 1ª asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dell'armamento ed alla posa del materiale fisso pel tronco Bologna-Persiceto della ferrovia Bologna-Verona, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 366,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi otto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 18,000 ed in lire 36,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Il termine utile per presentare in uno dei suddesignati uffici offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, resta stabilito a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore.

Ferrovia Treviso-Motta. — Il 12 del corr. mese, come era stato preannunciato, venne aperta all'esercizio la nuova linea Treviso-Motta, della rete Adriatica, comprendente le stazioni di Spercenigo, S. Biasio, Fagarè, Ponte di Piave, Rustignè (fermata), Oderzo, Gorgo e Motta; le quali sono ammesse al servizio cumulativo italiano pei trasporti cui sono rispettivamente abilitate, e cioè:

a) le stazioni di S. Biasio, Ponte di Piave, Oderzo e Motta, per tutti i trasporti a grande velocità e col 1° ottobre p. v., anche pei trasporti a piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame;

b) le stazioni di Spercenigo, Fagarè e Gorgo pei soli trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani;

c) la fermata di Rustignè è per ora ammessa al solo servizio dei viaggiatori per determinate stazioni della rete Adriatica.

Ferrovie Venete. — In seduta del 7 corrente il Consiglio provinciale di Venezia approvava, per quanto riguarda quella provincia, la rinuncia al diritto di partecipare al prodotto netto delle ferrovie onde ottenere la riduzione ad un quarto di quota di concorso nella spesa.

Ferrovie Comasche. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 10 corr., ha prese le seguenti deliberazioni relative alle ferrovie, nella cui costruzione è interessata quella Provincia:

« 1. Optò formalmente per l'accettazione del disposto « dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3ª) « senza condizione o riserva.

« 2. Rinunciò ampliamente ad ogni diritto di partecipazione agli utili netti dell'esercizio delle linee di seconda e terza categoria costruite dallo Stato e di cui « all'art. 14 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 ».

« 3. Optò per la riduzione ad un quarto della quota « di contributo stato assegnato a carico della Provincia di « Como, per la costruzione della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno, stabilito detto quarto in L. 40,465.75;

« *b*) Rinunciò in conseguenza di tale opzione al diritto « di partecipare al prodotto netto dell'esercizio di detta « linea stabilito dall'art. 14 della legge 29 luglio 1879;

« *c*) Incaricò la propria Deputazione di provvedere al « pagamento delle rate già maturate per la costruzione « della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno sulla base della « somma ridotta di L. 40,465.75, e coi fondi in bilancio « disponibili ».

Ferrovia Lecco-Como. — La Società delle Meridionali, dopo esaminato il progetto del terzo tronco della ferrovia da Lecco a Como, compreso fra Merone-Pontenuovo e Camerlata, studiato dall'ingegnere direttore governativo della ferrovia medesima, cav. Pesso, ha proposto che, per sollecitare l'esecuzione dei lavori e perchè la linea di che trattasi possa meglio corrispondere alle esigenze del traffico che non mancherà di svilupparsi sulla stessa, siano da introdurre nel preindicato progetto le modificazioni seguenti:

1. Venga abolita la sagoma della massicciata nelle trincee;

2. Vengano ammessi per le opere d'arte i tipi che la Società delle Meridionali ha adottati per le nuove linee da essa costruite;

3. Le fermate proposte lungo la linea siano stabilite in modo che possano facilmente convertirsi in stazioni, quando le esigenze del traffico lo richiedano;

4. Sia aumentata, portandola a m. 5.75, la distanza dall'asse stradale alla fronte verso la ferrovia delle case cantoniere e che la larghezza del piazzale all'ingiro delle case medesime sia portata a m. 3;

5. Sia provveduto alla insufficienza di alloggio pel personale di sorveglianza della linea, rendendo doppie le dieci case cantoniere previste semplici;

6. L'armamento venga eseguito con rotaie in acciaio Bessemer del peso di kg. 36 per metro lineare;

7. L'altezza totale della massicciata dal piano della piattaforma al livello superiore delle rotaie sia di m. 0.45 anzichè di m. 0.40 come venne previsto in progetto.

La Società delle Meridionali ritiene inoltre opportuno portare a m. 5.50 l'altezza dell'introdosso in chiave delle gallerie sul piano delle rotaie, onde avere un'ampiezza sufficiente per il passaggio dei carichi massimi nei casi di cedimenti o di degradazioni dei rivestimenti.

Le preindicate modificazioni implicano la spesa di lire 791,436 in più di quella preventivata col progetto dell'ing. cav. Pesso.

Allo scopo di accelerare l'esecuzione dei lavori e facilitarne l'appalto, la Società proporrebbe di dividere le opere e provviste da eseguire in quattro lotti, il cui importare rispettivo sarebbe il seguente: 1.o lotto, L. 713,185; 2.o lotto, L. 656,813; 3.o lotto, L. 578,498; 4.o lotto, L. 751,012.

Dall'appalto generale sarebbero escluse: le espropriazioni per la sede permanente della ferrovia e sue dipendenze; la provvista e la posa in opera delle travate metalliche; la provvista dei serramenti per fabbricati; la provvista e posa in opera del materiale di armamento della linea e delle stazioni; le chiusure dei passaggi a livello; le seminagioni ed i piantamenti delle scarpe; le piantagioni delle siepi e le delimitazioni delle proprietà, ecc.

L'ammontare dei lavori e delle provviste escluse dall'appalto principale è di L. 1,249,150 che va distribuito fra i varii lotti nel seguente modo: 1.o lotto, L. 410,415; 2.o lotto, L. 184,687; 3.o lotto, L. 595,102; 4.o lotto, lire 408,388.

Ferrovia Bergamo-Ponte San Pietro-Seregno. — Dietro le pratiche fatte dalla presidenza della Camera di commercio di Venezia appoggiate caldamente dall'on. deputato Maurogonato per il sollecito compimento della ferrovia Bergamo-Ponte San Pietro-Seregno, tanto importante per gl'interessi generali e specialmente per quelli di Venezia, mentre con tale linea verrà abbreviata la distanza da questa città al Gottardo, il Ministero dei lavori pubblici ha inviato al presidente della Camera il seguente riscontro:

« In seguito alla deliberazione, con cui il Consiglio provinciale di Como ha portato il suo contributo pel doppio uso del Ponte sull'Adda a L. 100,000, fu invitata d'urgenza la Direzione tecnica locale a riordinare i documenti del progetto già approvato. Appena il progetto stesso perverrà al Ministero, si provvederà per la esecuzione ».

Ferrovia Pontedera-Volterra. — Fino dall'aprile scorso veniva presentata al Ministero dei lavori pubblici una domanda da parte della Deputazione provinciale di Pisa per ottenere la concessione per la costruzione di una ferrovia da Pontedera a Volterra. Contemporaneamente la suddetta Provincia faceva studiare dal suo Ufficio tecnico provinciale il progetto che ora fu da esso presentato.

Secondo questo progetto di massima, la ferrovia dovrebbe stabilirsi nelle valli dell'Era e della Cecina, avendo per obbiettivo Poggibonsi e Siena. La lunghezza della linea sarebbe di m. 49,563.89 ed avrebbe una parte rettilinea di m. 37,960.43 ed una parte in curva di m. 11,603.46: i raggi delle curve non scenderebbero mai al disotto dei m. 250.

Il profilo della linea presenterebbe tante orizzontali per m. 9,084 98; avrebbe tante livellette in ascesa per metri 32,250.30 e tante livellette in discesa per m. 8,228.61. La maggior pendenza adottata in altimetria sarebbe quella del 27 per mille, limitata a m. 5,550.49.

L'armamento dovrebbe essere costituito da rotaie in acciaio Bessemer, del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 cadauna e del peso di 36 chilogrammi a metro corrente.

Le opere da eseguire lungo la ferrovia sarebbero le seguenti:

N. 3 gallerie, cioè: Roncolla di m. 482.16, Caggio di m. 337.10 e Scornello di m. 325; n. 4 viadotti in muratura in 7 arcate a tutto sesto, della luce di m. 11 cadauna arcata; n. 1 ponte in muratura sul torrente Sterza in 3 archi dell'apertura di m. 20 cadauno; n. 1 ponte pure in muratura, in 3 luci della larghezza di m 11.50 cadauna; n. 3 ponti ad un solo arco di m. 12 sul fiume Cascina e sui torrenti Alpino e Renaglia; n. 15 ponti ad una sola luce di m. 6; n. 26 ponticelli di m. 3 di apertura e n. 500 chiaviche.

Per provvedere di alloggio il personale di sorveglianza della strada sarebbe proposta la costruzione di 20 case cantoniere o di n. 50 caselli. I passaggi a livello per mantenere la continuità delle strade da attraversare colla ferrovia sarebbero assai numerosi e raggiungerebbero il numero di 100.

Le stazioni progettate lungo la linea sono: Pontedera, Ponsano, Capannoli, Peccioli, Sterza, Vicanello, Volterra e Saline.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea ammonterebbe a L. 7,697,175 09, ossia a L. 155,298.04 in media per ogni chilometro di via.

Secondo una variante proposta, allo scopo di avvicinare più che sia possibile il tracciato di questa via ai bagni di Casciana nella valle Cascina, la linea avrebbe la lunghezza di m. 53,639.66 ed importerebbe una spesa totale di L. 8,284,267.13, ossia in media per ogni chilometro di strada di L. 154,442.94.

Quest'ultimo progetto importerebbe quindi a confronto del primo una maggiore spesa di L. 587,092.04, non senza notare che la linea avrebbe una maggiore lunghezza di circa 4 chilometri.

Ferrovia funicolare a Bergamo. — Una Società svizzera, rappresentata da un noto industriale di Milano, sta per presentare al Municipio di Bergamo un progetto di via funicolare fra l' alta e la piana città, con allacciamento di tram a cavalli dalla funicolare alla stazione, e dalla piazzetta di S. Spirito alla piazza Fontana.

Anche il sig. ing. Ferretti, che fu a Bergamo, ha pure intenzione di presentare altro progetto, che dalla chiesa di S. Bartolomeo sale al Mercato delle Scarpe.

Servizio ferroviario. — *Apertura di stazioni.* — L' 11 corrente venne aperta all' esercizio la stazione di Capalbio, fra Orbetello e Chiarone sulla linea Pisa-Roma e col successivo giorno 15 venne pure aperta all'esercizio la stazione di Granaiolo, fra Ponte a Elsa e Castelfiorentino sulla linea Empoli-Chiusi.

Dette stazioni sono per ora abilitate al solo servizio dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani.

La stazione poi di Vaioni, fra Piteccio e Pistoia, sulla linea Bologna-Pistoia, è stata ammessa al servizio dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani, limitatamente coi treni 1084, 124, 128, 115 e 119 dell' orario generale in vigore sulla rete Adriatica.

— *Modificazioni alla tariffa in vigore per l'Impresa di navigazione del Lago Maggiore.* — L' Impresa di navigazione del Lago Maggiore avendo deciso di adottare una classificazione differente da quella della tariffa unica per riguardo ad alcune voci della nomenclatura, e di mantenere inoltre per le spese anticipate e per gli assegni la provvigione fissata dalle tariffe ex-Alta Italia, ha pubblicato un'appendice alla sua tariffa, edizione gennaio 1884, con alcune varianti relative alle avvertenze 8, 10, 16 e 21.

Detta appendice trovasi vendibile presso tutte le stazioni ferroviarie della rete Mediterranea.

Servizio di corrispondenza colle ferrovie economiche e tramvie — A togliere alcuni dubbi insorti nell' effettuazione di trasporti in servizio di corrispondenza colle ferrovie economiche e tramvie, si avverte che i trasporti stessi possono aver luogo non solo in porto affrancato od in assegnato per l' intero percorso colle modalità stabilite, ma eziandio con affrancazione parziale sino al punto di scambio, come per i trasporti da ferrovia a ferrovia.

Servizio cumulativo colla ferrovia Santhià-Biella. — A cominciare dal 10 corrente le tariffe attuale il 1.o luglio a. c. sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, sono pure applicate al percorso della ferrovia Santhià-Biella.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La risposta del Consiglio federale al memoriale della Germania circa all' impiego degli interessi del capitale di costruzione è stata approvata e già venne spedita a sua destinazione. Circa al contenuto della nota della Germania, corrono diversi rumori di cui non si può precisare quale sia il più giusto. Da Zurigo si scrive alla *Gazzetta di Colonia* che la Germania ha chiesto in modo preciso che tutti gli interessi del capitale devono essere impiegati alla costruzione del secondo binario lungo tutta la linea del Gottardo e non nella costruzione di costose linee d'approccio che non rendono, e di cui la Germania non comprende il valore, non recando esse alcun vantaggio al movimento sulle linee del Gottardo e d'altra parte non abbreviando per nulla le distanze nella zona tedesca del Gottardo in veruna direzione.

Ferrovie svizzere. — La conferenza delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere ha risolto che le facilitazioni di tasse accordate ai poveri i quali viaggiano a carico della beneficenza pubblica, saranno pure accordate agli accompagnatori di quegli ammalati i quali in conseguenza dello stato del loro spirito, per circostanze corporali o per la loro età non possono far a meno di essere accompagnati.

Ferrovia del Sempione. — La *National Zeitung* riferisce che, avendo il Governo italiano espresso al Governo svizzero la sua propensione al progetto per questa ferrovia e promesso di contribuire con una quota alle spese di costruzione; il progetto medesimo verrà messo in esecuzione e si ritiene che entro il corrente anno se ne incomincieranno i lavori (?).

La ferrovia ha una lunghezza complessiva di 51 chilometri. Il tempo necessario per costruirla è calcolato a dieci anni; la spesa è stata computata in L. 73,820,000.

Ferrovie Inglesi. — Il 26 agosto decorso, dal *Board of Trade* (Ministero del commercio) venne pubblicata in un documento parlamentare la relazione generale sui disastri ferroviari avvenuti nel Regno Unito, durante l'anno 1884.

La cifra complessiva delle persone che perdettero la vita a causa di quei disastri ascese nel 1884 a 1134, quella dei feriti a 4100.

Degli scontri 15 vengono attribuiti agli sbagli dei segnalisti; 16 all'incuria dei conduttori in seguito alla troppa velocità del treno od alla negligenza nel controllo, e tre a sbagli del personale incaricato degli scambi.

Ferrovia metropolitana di Vienna. — La *Deutsche Zeitung* del 1° corrente riferisce che il progetto di questa ferrovia, presentato dalla ditta Siemens ed Halske, è stato esaminato dalla sezione edilizia di quel Municipio, la quale si espresse in senso favorevole. Esso verrà tra breve discusso dal magistrato in una sessione straordinaria.

Ferrovie del Capo. — L'ultimo tronco del sistema ferroviario orientale della colonia del Capo di Buona Speranza, che ha raggiunto il suo termine ad Alewal North, è stato aperto dal commissario dei lavori pubblici della colonia.

L' intero sistema ferroviario della colonia, autorizzato dagli Atti del Parlamento locale, è così completo, ad eccezione del prolungamento della linea occidentale fino a Kunberley (campi di diamanti) a cui tuttavia si lavora attivamente e che sarà finita quanto prima. I tre sistemi

ferroviari occidentale, centrale e orientale comprendono in tutto 1367 miglia, e se a queste si aggiungono i tronchi staccati che vanno a King William 's Town a Graham 's Tow Malnesbury e ai Colesberg e la linea della Società privata da Port Alfied a Graham 's Town, si troverà che la colonia ha ora un esercizio effettivo di 1562 miglia di ferrovia.

Ferrovie dell' Honduras. — Il sig. Hungerford, ingegnere capo della ferrovia centrale dell'Honduras, è arrivato a Chicago verso il 15 agosto ed ha fissato il tracciato della linea progettata da Truailio a Juiticalpa ad una lunghezza di 200 miglia.

La concessione di questa linea è stata data a un sindacato di Nuova York, presieduto dal sig. Aguilera.

Finora nell'Honduras non vi sono nè ferrovie, nè strade ruotabili. Secondo il sig. Hungerford, la costruzione d'una strada ferrata contribuirà allo sviluppo delle risorse del paese. Il materiale sarà comprato agli Stati Uniti e trasportato a Trusullo per la Nuova Orleans. Il sig. Hungerford dice che l' Honduras è ricco in prodotti minerali, soprattutto di oro, argento e rame; vi si trovano pure dei legnami preziosi, come il palissandro, l'ebano e il legno di rosa.

La prima tramvia in Siria. — Essa verrà costruita tra breve in Damasco, dove, secondo quella *Gazzetta Ufficiale* araba, si è costituita una Società d' intraprenditori indigeni, i quali con un capitale d' esercizio di 375 mila lire italiane intendono costruire tre linee di tramvia ognuna delle quali, partendo da una delle tre porte della città, condurrebbe alla piazza principale davanti al palazzo del Governo.

Smirne possiede già da lungo tempo una tramvia ed ora Damasco ne imita l'esempio, segno manifesto che la necessità delle tramvie viene riconosciuta anche in Oriente.

Notizie Diverse

La luce elettrica sulle ferrovie — La quistione dell' impiego della luce elettrica per rischiarare mediante lo stesso treno la linea da esso percorsa, pare sia stata sciolta dall' ing. Hermann Sedlaesek di Vienna. Tutte le esperienze fatte finora colle lampade ad arco elettrico dei più diversi sistemi, non diedero risultato soddisfacente. E il perchè è semplicissimo: i regolatori usualmente impiegati per regolare le distanze fra le punte dei due carboni, con tutto il loro complicato meccanismo di ruote e molle non resistevano alle continue scosse del treno. Il Sedlaesek immaginò invece due canne ripiene di olio o glicerina, le quali collate nella verticale, sorreggono i porta carbone e ne regolano la distanza automaticamente per mezzo di un meccanismo semplice quanto ingegnoso, concorrentevi anche una calamita elettrica. La nota legge idrostatica sui vasi comunicanti fece vincere allo Sedlaesek le ultime difficoltà che si opponevano alla risoluzione di un problema così importante. Gli esperimenti fatti dalla ferrovia *Imperatrice Elisabetta*, hanno dimostrato ad evidenza le qualità eccellenti della nuova lampada elettrica. Un piccolo dinamo, nutrito dal vapore della caldaia medesima, provvede di elettricità la lampada Sedlaesek, la quale dalla fronte della locomotiva rischiara la linea per una distanza di alcuni chilometri. La lampada Sedlaesek aveva però il difetto di essere troppo costosa; ora che l' inventore l' ha assai perfezionata, il costo è modico assai e la nuova Società per azioni che si sta costituendo a Vienna, farà probabilmente dei buoni affari colle lampade Sedlaesek di cui acquista il privilegio.

Canale di Panama. — Dalla *Revue-Gazette Maritime et Commerciale* togliamo la conclusione dell' inchiesta ufficiale fatta dalla Commissione nominata dagli Stati Uniti onde esaminare lo stato dei lavori del Canale di Panama:

« 1. Che considerando le grandi difficoltà che s'incontrano nell' esecuzione dei lavori dell' istmo, le somme considerevoli, impiegate in preparativi ed in acquisti di materiale, sono state spese con molto giudizio;

« 2. Che furono fatti preparativi sufficienti e noi non vediamo motivo alcuno che possa impedire ai lavori di avanzare rapidamente se si ha danaro sufficiente ».

Siamo ben lungi, scrive il *Paris-Bourse*, dalle voci inquietanti che avversari dell' intrapresa hanno tentato di accreditare.

Per esempio, ci si obbietterà che la Commissione trovi che è necessario danaro sufficiente per terminare il Canale. Ma questa asserzione non sorprenderà alcuno. Ciò che necessita conoscere, è lo stato normale dell' affare e il modo razionale con cui sono state fatte le spese. Nessuno si fa illusioni sul carattere più o meno aleatorio delle spese in una intrapresa che ha da lottare contro influenze climateriche come il Canale di Panama.

Non vi sono previsioni matematiche da farsi, ma nulla giustifica la supposizione che i *Devis* del Congresso saranno oltrepassati.

Tunnel sotto il fiume Severn. — Questo lavoro colossale costrutto sotto il più gran fiume dell' Inghilterra, fu inaugurato ufficialmente il 5 corrente; ma non sarà aperto al traffico fin verso la fine dell' anno.

L' assoluta lunghezza della galleria è di 7664 yarde (oltre 7 chilometri) senza contare gli approcci; è di forma quasi circolare; è larga 25 piedi, e alta 24.

Vi saranno due binarii; al disotto vi è un canale di scolo circolare del diametro di cinque piedi.

Il contratto fu per sette miglia di galleria e scavi all'aperto e la stima originale di 1,500,000 lire sterline; ma il costo totale raggiungerà probabilmente due milioni di lire sterline.

Il tunnel è formato di archi a mattoni dello Staffordshire o vetrificati. Gli archi hanno uno spessore massimo di tre piedi e la profondità del letto del fiume all'estradosso della vôlta è al minimo di 30 piedi.

La stazione di Waterloo a Londra. — Leggiamo nel *Times*:

È stato aperto al pubblico l'ultimo edificio aggiunto testè alla stazione di Waterloo.

Questa stazione, la più grande della metropoli, cuopre un'area di oltre 20 iugeri e si estende verso mezzogiorno da *Waterloo-road* al *Westminster-bridge-road.*

La parte, che è designata col nome di « Nuova stazione » fu costruita due anni or sono, ma riconosciuta, ben tosto, insufficiente all'aumento del traffico, ne fu deciso il maggiore allargamento in direzione di *York-road,* testè terminato.

I nuovi edifici richiesero importanti lavori d'ingegneria, poichè sono costruiti sopra una serie di archi intersecantisi fra loro.

Dalla estremità della vecchia stazione alla sua estremità settentrionale, questo nuovo fabbricato misura 300 piedi di larghezza per 1000 di lunghezza. Esso comprende quattro addizionali doppi e cinque nuove piattaforme.

Tutto il fabbricato è coperto da una tettoia in ferro e cristallo sostenuta da colonne di ferro massiccio e da 14 travi maestre — del peso ognuna di 12 mila tonnellate — che abbracciano tutta la lunghezza della stazione.

La stazione conta presentemente 12 piattaforme e 12 binari, con una lunghezza complessiva di quattro miglia. La costruzione della stazione è costata 350,000 lire sterline, incluse le espropriazioni, ed ha importato la demolizione di 800 case e lo spostamento di 3000 persone.

Nuova stazione di Vienna. — Nella primavera del prossimo anno s'incominceranno i lavori di ricostruzione della stazione di Vienna della ferrovia Francesco Giuseppe, i quali equivarranno a edificare di sana pianta una nuova stazione, poichè quella presentemente esistente con tutti i suoi accessori, verrà completamente demolita.

La nuova stazione sarà molto più grande della presente, poichè si estenderà da una parte sino alle *Lände*, e dall'altra sino all'acquedotto Ferdinando, e sarà illuminata a luce elettrica.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii di rado figurano sui mercati italiani, e se non fossero quelli che rappresentano la Società delle Meridionali, e gli altri addetti alla nuova Società della Mediterranea, si potrebbe evitare di renderne conto, e sopprimere la cronaca, infino a che i tempi, fatti migliori, non ripongano alla luce codesti valori i quali, più o meno, esprimono per tanto, ciò che v' ha di più vitale nella condizione economica della nazione.

Nella passata settimana, le azioni della Società delle Meridionali cadute a 685 ripresero il 690 e salirono a 695; le azioni della Società della Mediterranea scesero a 540 e chiusero a 553. Sulle obbligazioni Meridionali, si ebbero transazioni, non molte però, al prezzo di 308.25; e sui Boni relativi a 543.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Novara. — Nel n. 210 della *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente sono pubblicati i numeri delle 169 obbligazioni della Ferrovia di Novara di L. 320 caduna di capitale, estratte in Roma il 29 agosto p. p.

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1885 a benefizio dei possessori, ed il rimborso del capitale dalle medesime rappresentato avrà luogo a cominciare dal 1.o ottobre successivo mediante restituzione delle obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scadente il 1.o ottobre p. v.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno. — Per deliberazione del Consiglio d' amministrazione in data 27 agosto 1885, i signori azionisti sono invitati a effettuare il versamento del quarto decimo in ragione di L. 25 per azione.

Il versamento dovrà farsi alla sede della Società dal 10 al 15 ottobre 1885, scorso il qual termine saranno applicate ai ritardatari le disposizioni di cui all' articolo 5 dello statuto sociale.

PAGAMENTI

Ferrovia Mortara-Vigevano. — A termini dello art. 6.o del Regolamento approvato dalla assemblea generale in data 24 settembre 1881, a partire dal giorno 20 settembre andante saranno pagate dalla *Banca Lomellina in Vigevano* e dalla *Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino*, L. 11.25 a caduna azione di questa Società per dividendo del secondo semestre scadente il 20 settembre stesso in saldo interessi 1885, contro rimessione del relativo vaglia N. 62.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La cedola n. 29 delle obbligazioni serie *A* di questa Compagnia in L. 7.50 sarà dal 1.o fino a tutto il 31 del prossimo ottobre pagata in L. 6.30, netto dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione; in Roma, presso la Direzione generale della Compagnia, via del Corso numero 37, in Cagliari, presso la Direzione dell' esercizio della Compagnia; in Londra, presso l' Agenzia della Compagnia, 8, Drapers Gardens, Throgmorton Avenue; in Milano, presso la Banca Generale; in Genova, presso la Banca Generale; in Firenze, presso i signori A. French e C.; in Torino, presso la Casa bancaria U. Geisser e C.; in Livorno, presso la Banca di Livorno; in Venezia, presso la Banca Veneta di depositi e conti correnti; in Trieste; presso i signori Morpurgo e Parente.

Dal giorno 1.o novembre in poi il pagamento di detta cedola sarà esclusivamente fatto in R[illegible], Cagliari, Milano e Torino.

— In relazione al disposto dell' art. 20 della Convenzione 1.o maggio 1877, approvata con legge 20 giugno detto anno, n. 3910, e dell' art. 4 della Convenzione 3 luglio 1881, approvata con legge 14 maggio 1882, n. 792,

La cedola n. 14 delle obbligazioni emesse 1879;

La cedola n. 8 delle obbligazioni 1.a emissione 1882;

La cedola n. 6 delle obbligazioni 2.a emissione 1882;

tutte dell' importo di L. 7.50, saranno dal 1.o del prossimo ottobre pagate a cura del R. Governo e per conto di questa Compagnia presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno:

In L. 6.33 nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile (L. 0.99), e per tassa di circolazione (L. 0.18).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Sassari (19 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione o sistemazione del tronco di strade obbligatorie da Orgosole a Mamojada cadente in territorio di Orgosolo, provvisoriamente deliberato per L. 70,520.

Comune di Ursulei. Prov. di Cagliari (20 settembre, ore 8 ant., 1.a asta) — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria Giustizieri Ursulei della lunghezza di metri 3726.76, inscritta al n. 21 del gruppo Lanusei 2.a categoria. Prezzo L. 70,000. I lavori devono compiersi entro sei mesi dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,500; def. L. 7,000. Fat. 6 ottobre.

Deputazione provinciale di Terra d' Otranto (20 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto di costruzione del 3.o tronco della strada Ceglie-Martina, provv. aggiudicato col ribasso del 2 0[0 sul provisto prezzo di L. 48,635. Cauz. provv. L. 2,400.

Comune di Chieti (21 settembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto della costruzione, manutenzione ed esercizio di una conduttura d' acqua potabile della portata non minore di litri 25 a minuto secondo, dal Monte Maiella a Chieti, raccogliendo le sorgenti di *Bocca di Foro* e *Madonna degli Angioli*, e in caso di bisogno anche quello di *Grave* e *Gravetta*, per la presunta somma, per tutta la durata del contratto di anni 50, di L. 55,000 all'anno, soggetta a ribasso d' asta. Cauzione provvisoria L. 20,000; def. L. 100,000. La prima dovrà almeno per la metà versarsi in numerario, e l' altra metà in cartelle, per garanzia dell' appalto e per le spese del medesimo; la seconda anche in sole cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito, o in altri titoli di credito riconosciuti accettabili dalla Giunta municipale. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Vicenza (24 settembre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di costruzione di un tronco d'argine a destra del Bacchiglione nella tratta dai Bastioni di Longare e Vo di Terigi in comune di Longare. Prezzo L. 9,682. Cauz. provv. L. 500. I lavori dovranno completarsi entro il termine di 70 giorni lavorativi dalla consegna.

Città di Venezia (24 settembre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione della sponda marginale dell' erberia a Rialto lungo il Canal Grande, provv. deliberato per L. 43,405.26. Cauz. provv. L. 4,912. Dep. per spese L. 600.

Amministrazione provinciale di Ancona (24 settembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della manutenzione del primo tronco della strada provinciale Clementina che dalla strada Flaminia presso la foce dell' Esino giunge al ponte Vallemani nel confine di Mergo e Serra San Quirico, per la lunghezza di m. l. 30,582. La durata dell' appalto è di un novennio, per gli anni 1886-94 e l' impresa resta vincolata al capitolato visibile presso la segreteria di detta Amministrazione, portante l' annua corrisposta di L. 6,505.43. Cauz. provv. L. 1,300; def. L. 5,000. Fat. mezzodì 12 ottobre.

Municipio di Pisticci (25 settembre, ore 9 ant., 1.a asta) — Appalto sessennale della manutenzione della strada comunale obbligatoria detta Marina, dall'abitato alla stazione ferroviaria S. Basilio. Canone fisso L. 1,113 e prezzo di stima pei lavori a misura, L. 8,570, rimanendo a carico del Municipio il salario dei cantonieri. Dep. L. 1,000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Genova (25 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste

occorrenti alla costruzione di un fabbricato, con annessa tettoia in ferro, per lo sbarco dei passeggieri sul ponte sporgente a S. Tommaso nel porto di Genova, provv. aggiudicato per L. 143,577. (V. n. 31 del *Monitore*).

Città di Ceva (26 settembre, ore 9 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto della strada comunale obbligatoria di Paroldo o Valle bovina, della lunghezza di metri 3276, da ultimarsi in 8 anni, in diminuzione al prezzo totale di L. 87,988, mediante cauzione provvisoria di L. 2,000, definitiva di L. 7,000, certificato d' idoneità di data non superiore a 6 mesi, servati i fatali, scadenti al mezzogiorno 11 ottobre 1885, e sotto l' osservanza dei capitoli 20 luglio 1885, visibili nell' ufficio comunale, colle spese a carico del deliberatario.

Prefettura di Bologna (26 settembre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di alzamento e rinfianco delle arginature e sistemazione dell' alveo del torrente Samoggia pel tratto dai Forcelli sino a m. 644, inferiormente all' idrometro Loreto, nei comuni di San Giovanni in Persiceto e di Sala Bolognese. Prezzo L. 88,920. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di giorni 150 naturali consecutivi a datare da quello della consegna. Dep. L. 4,000.

Municipio di Atripalda. Prov. di Avellino (27 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della costruzione di una dogana per la vendita dei cereali da impiantarsi nel lato orientale del gran mercato di questa città, come dal progetto, disegno e capitolato dell' ingegnere sig. Carmine Biancardi di Avellino, del 1.o ottobre 1884, approvato dal Genio civile nel 18 del seguente novembre, per la somma di L. 46,152, compresa la macchina dell'orologio del valore di L. 2,000 da comprarsi con la intesa piena dell' amministrazione. I lavori dovranno essere compiuti nello spazio di due anni dalla stipula del contratto. Dep. per spese L. 500; cauz. provv. L. 1,000. Fat. mezzodì 12 ottobre

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (29 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettifica e sistemazione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 39, compreso fra la nazionale Sannitica presso Centocelle e l'abitato di Sant' Elia a Pianisi, della lunghezza di m. 8944.44, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 147,370. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 18 dalla consegna. Cauz. provv. L. 5,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (29 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante dalla normale 796 del 3.o tronco della strada provinciale di 1.a serie Cuccaro-Sanza alla normale 96 del 4.o, onde attraversare l' abitato di Montano-Autilia, della lunghezza di m. 4249.52, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 117,000. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni due dalla consegna. Cauz. provv. L. 8,000, def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Venezia (3 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto della quinquennale manutenzione dell' argine di conterminazione lagunare e di altri manufatti di spettanza del servizio portuale. Prezzo lire 55,700. La decorrenza del presente appalto è stabilita dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1890. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 6,000. Fat. mezzodì 20 ottobre.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. ttrau, ha assunto la fornitura di 3 ponti metallici per la ferrovia Auletta-Polla.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª SETTIMANA. — *Dal 18 al 24 giugno* 1885

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA-TIRRENA			
Prodotti settimanali 1885	1,770.—	534,289.05	301.86
Settimana corrisp. nel 1884.	1,722.—	523,925.60	304.25
Differenze nei prodotti della settimana 1885. . . .	+ 48.—	+ 10,363.45	— 2.39
Introiti dal 1° gennaio 1885	1,736.26	13,078,760.69	7,532.72
Introiti corrisp. nel 1884	1,722.00	12,222,363.10	7,097.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885 . . .	+ 14.26	+ 856,397.59	+434.95
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1885.	1,491.—	228,618.75	153.33
Settimana corrisp. nel 1884.	1,403.—	210,978.34	150.38
Differenze nei prodotti della settimana 1885	+ 88.—	+ 17,640.41	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1885.	1,491.00	6,384,041.88	4,281.72
Introiti corrisp. nel 1884 .	1,387.40	5,999,156.06	4,324.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1885	+103.60	+ 384,885.82	— 42.31

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1885

	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	16,186.91	513.44	16,700.35
Torino-Lanzo . » 32	39,801.24	12,014.82	51,816.06
Settimo-Rivarolo » 23	11,692.14	8,282.26	19,974.40
Santhià-Biella . » 30	32,314.15	21,946.34	54,260.49
Fossano-Mondovì » 24	3,619.33	70.64	3,689.97
Sassi-Superga . . » 3	5,354.95	»	5,354.95
	108,968.72	42,827.50	151,796.22

Strade Ferrate Romane

21ª SETTIMANA. — *Dal 21 al 27 maggio* 1885.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. ann.
Prodotti della settimana. .	1,725	732,407.29	22,138.81
Settimana corrisp. del 1884.	1,684	684,033.80	19,909.70
Differenza (in più . . .	41	48,373.49	2,229.11
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° genn. al 27 maggio 1885.	1,725 —	14,284,001 76	20,560.62
Periodo corr. 1884	1,684 —	14,336,572.31	21,053.40
Aumento	41	—	—
Diminuzione	—	52,570.55	492.78

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 21 al 31 agosto 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	23,526.20	3,024.60	14,551.90	1,574.25	3,792.95	1,604.10
Bagagli . . .	633.80	108.60	212.87	11.40	78.20	17.05
Merci G. V.	3,271.03	363.05	613.30	173.10	232.35	»
Merci P. V.	22,759.95	1,871.90	2,417.05	2,448.05	1,583.10	40.90
Totali . .	50,190.98	5,368.15	17,795.12	4,206.80	5,686 60	1,662.05

ANNUNZI

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3000
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1170
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dal 1° *al* 10 *Settembre* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,546,734.46
Merci a Grande Velocità	»	401,538.91
Merci a Piccola Velocità	»	1,820,671.61
Telegrafo	»	15,714.10
Complessivamente al lordo	L.	**3,784,659.08**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 10 *Settembre* 1885.

Viaggiatori	L.	19,411,294.04
Merci a Grande Velocità	»	2,827,412.99
Merci a Piccola Velocità	»	11,917,622.48
Telegrafo	»	104,083.60
Complessivamente al lordo	L.	**25,260,413.11**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVIII Mercoledì 23 Settembre 1885. Num. 38

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

Sommario delle Materie — *Le ferrovie al Congresso internazionale di Bruxelles. — Le ferrovie francesi dello Stato. — Informazioni particolari del* Monitore. — *Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Annunzi.*

LE FERROVIE
al Congresso internazionale di Bruxelles

Fra le questioni sottoposte al Congreso internazionale di Bruxelles, non ultime per importanza furono certamente quelle trattate dalla seconda Sezione, incaricata specialmente dei quesiti relativi alla Trazione ed al Materiale. Di esse vogliamo oggi intrattenerci, riferendo sommariamente le principali opinioni emesse su ciascuna questione, e le conclusioni od i voti cui addivenne la predetta Sezione, la quale poi vide confermarsi le sue deliberazioni nella seduta plenaria del Congresso.

Quattro interessanti temi formarono oggetto dei lavori della seconda Sezione.

Il primo riferivasi *alle regole da osservare nella costruzione del materiale rotabile, per agevolarne lo scambio fra le diverse reti.*

Già il Governo svizzero mostrò, negli ultimi tempi, di preoccuparsi di quest'importantissima questione, e nel 1882 otteneva, dietro sua iniziativa, che si riunisse in Berna una Conferenza internazionale allo scopo di stabilire l'*unità tecnica* delle ferrovie.

Questa Conferenza, ad onta di alcune riserve fatte da qualche delegato, sortì pieno successo, e già è noto ai nostri lettori che fra non molto deve aver luogo una nuova riunione a Berna, destinata all'esame di quelle proposte che ancora rimangono a risolversi. Tutto fa credere che ne sortirà per conseguenza l' unità tecnica del materiale; ma al Congresso di Bruxelles giustamente si è notato che tale felice risultato si limiterebbe a quei paesi rappresentati alla Conferenza; e quindi fu tosto rivolta l' attenzione ai mezzi per estendere l'unità tecnica a tutte le ferrovie d'Europa, che si trovano nel caso di uno scambio fra loro del materiale rotabile. Si riconobbe che il migliore di questi mezzi sarebbe senza dubbio quello di invitare tutte le ferrovie europee a farsi rappresentare alla Conferenza di Berna, e per intanto il Congresso prese la seguente deliberazione:

« Il Congresso, riconoscendo l'utilità delle deliberazioni della Conferenza del 1882 a Berna, esprime il voto:

« 1. Che alla nuova Conferenza prendano parte tutti gli Stati interessati allo scambio del materiale mobile;

« 2. Che le decisioni della Conferenza siano prese nel senso più liberale possibile, lasciando ad ogni Amministrazione tutte le libertà compatibili colla sicurezza della circolazione internazionale ».

La seconda questione, di cui si occupò la prelodata Sezione, riguardava le *spese d'esercizio* ed i mezzi generali di diminuirle specialmente per quanto riguarda: 1° la manutenzione e la sorveglianza delle ferrovie; 2° la trazione ed il materiale; 3° la manutenzione delle stazioni e le manovre in queste ultime.

Come ognuno può riconoscere, assai vasto era il campo degli studi: ed i relatori avevano preparato ben 33 questioni da sottoporsi a discussione. Senonchè, mancando il tempo per esaminarle tutte, la Sezione fece una scelta di quelle più interessanti sia dal lato tecnico che da quello economico, e scartò quelle altre che giudicò di un interesse meno generale o già comprese in altre questioni proposte alla stessa Sezione.

Ecco pertanto i quesiti che formarono specialmente oggetto di discussione:

1. *Le rotaie debbono essere in acciaio duro od in acciaio dolce?*

Fra i congressisti si trovarono partigiani per ambo i sistemi. E, mentre taluni volevano lo stesso metallo tanto per le rotaie quanto per i cerchioni, altri invece erano di avviso che fosse più conveniente avere le rotaie di un metallo più dolce che non i cerchioni.

La Sezione finì per emettere un voto col quale: si augura

« di vedere gli ingegneri applicati allo studio dei rapporti che dovrebbero esistere fra le qualità di acciaio per le rotaie e per i cerchioni », consiglia « lo studio dell'influenza della temperatura sopra le diverse qualità d'acciaio e di quella della resistenza statica dovuta al profilo ed al peso della rotaia per metro corrente »; e finalmente suggerisce di « studiare la relazione che può esistere fra la resistenza alla trazione dei cerchioni ed il servizio da essi prestato, ossia il numero dei chilometri da essi percorsi ».

2. *È egli più conveniente il conservare i cerchioni conici su rotaie con fungo convesso, oppure adottare i cerchioni cilindrici con funghi piatti?*

Di questa questione la seconda Sezione non ha creduto doversi occupare che dei cerchioni, sebbene alcuni membri abbiano sostenuto che una questione non poteva stare senza l'altra. Si sono sentite diverse informazioni interessanti. In Olanda si sono ottenuti buoni risultati coll'aver adottato per i cerchioni la forma cilindrica, s'intende nella parte che appoggia sopra la rotaia. Nel Belgio, linea Anversa-Gand, la conicità dei cerchioni fu diminuita e fatta di soli due centesimi; in principio ciò presentò un certo vantaggio, ma dopo qualche tempo questo vantaggio sparì. La seconda Sezione opinò doversi fare a questo riguardo esperimenti numerosi e in grande scala.

3. *In qual misura si potrebbero ridurre i viaggi improduttivi (locomotive sciolte o tirate da altre locomotive, carrozze e carri vuoti)?*

In qual misura poi si potrebbe ridurre il numero delle macchine, delle vetture e dei vagoni?

A questo proposito, durante la discussione, si ricordò un interessante lavoro fatto dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo allo scopo di ottenere un uso più utile dei suoi carri-merci.

Un membro della Sezione osservò pure che questo quesito aveva attinenza esclusiva all'*Esercizio*: tuttavia la Sezione si pronunciò sul medesimo, colla seguente massima: « I mezzi per diminuire il più che sia possibile i viaggi improduttivi delle locomotive e dei vagoni debbono essere di comune accordo studiati dalle Direzioni dell'Esercizio, della Trazione e del Materiale, le quali tutte vi hanno molto interesse ».

4. *È egli meglio prolungare il servizio delle locomotive in viaggio, alternando il personale incaricato della loro condotta, ovvero ridurre il percorso delle locomotive stesse, confidandole sempre allo stesso personale?*

Dalla discussione agitatasi su questo punto, risultò che il sistema di aumentare il percorso chilometrico annuale delle locomotive in viaggio diede in Europa cattivi risultati; tuttavia a conclusione affatto opposta inducono gli esperimenti fatti sulle ferrovie sotterranee di Londra, e i signori Lavoinne e Pontzen dimostrarono, nel loro interessante rapporto circa le ferrovie americane, che le macchine hanno sulle ferrovie degli Stati Uniti un percorso annuale assai maggiore di quello che abbiano sulle ferrovie europee.

Queste considerazioni ed altre d'ordine economico indussero la Sezione a respingere una deliberazione proposta che pronunciavasi troppo favorevolmente per l'impiego di doppio personale sulle macchine, ed a limitarsi al seguente voto, che cioè: « Pur avendo cura che le locomotive non manchino delle necessarie riparazioni, sia desiderabile che si trovi il mezzo di aumentare il percorso annuale delle locomotive, ricorrendo anche, ove sia necessario, all'espediente di un doppio personale ogni macchina ».

5. *Quali sono i principali perfezionamenti apportati nell'impianto delle officine, allo scopo: a) di ridurre le spese di mano d'opera; b) di ottenere un lavoro più perfetto e più economico?*

La Sezione non ha potuto a questo riguardo che constatare i grandi progressi che si sono introdotti nell'impianto delle officine e la tendenza di sostituire sempre più il lavoro a macchina al lavoro a mano; ed ha perciò fatto voto « di vedere le Amministrazioni delle strade ferrate continuare in questa via, come pure nella divisione del lavoro e nell'estensione del lavoro a cottimo ».

6. *I lavori di riparazione del materiale debbono eseguirsi dalle Amministrazioni ferroviarie, oppure affidarsi all'industria privata?*

Venne al Congresso ricordato come in parecchi paesi, e specialmente in Francia ed in Russia, siasi esperimentato di affidare i lavori di riparazione del materiale ferroviario all'industria privata, ad altri industriali cioè, e che detti esperimenti non siano riusciti, come quelli ai quali solo si debba ricorrere quando non si hanno ancora officine di riparazione.

La Sezione espresse quindi l'avviso unanime che « alla manutenzione del materiale deve provvedere lo stesso esercente nelle proprie officine, avendo infatti l'esperienza dimostrato che l'industria privata è stata sempre impotente ad eseguire tali lavori in modo soddisfacente ».

7. *Qual è il materiale più economico da adottare per lo esercizio delle linee secondarie?*

Questa questione non trovasi ancora così matura, per permettere al Congresso di pronunciarsi su di essa in modo categorico. Numerosi esperimenti si stanno tuttora facendo nel Belgio ed in altri paesi. Ed a questo proposito vennero comunicati alla Sezione i risultati ottenuti nel Belgio dalle vetture a vapore sistema Belpaire a 2 e 3 classi, con unita una vettura di supplemento. La Sezione discusse sui vantaggi che si potrebbero ottenere col separare il motore dalla vettura propriamente detta; il principale ostacolo di questo sistema essendo la difficoltà nel distacco, che, finora, richiede molto tempo. Fu però da taluno obbiettato se per caso la stabilità della vettura non avesse a soffrire colla preaccennata separazione.

Il quesito relativo al materiale più economico diede poi occasione ad uno dei congressisti di proporre la questione secondaria del confronto dei veicoli a sterzo con carretti (*bogies*) con quelli ad asse fisso.

Egli disse che era indotto a proporre siffatta questione, dalla sorpresa provata nel vedere che il sistema di veicoli a sterzo con carretti fosse così poco adottato in Europa, mentre è tanto esteso in America.

Ingaggiatasi la discussione, parecchi furono quelli che parlarono pro o contro i predetti sistemi: e ricordiamo come un membro del Congresso abbia rimproverato al sistema dei veicoli a sterzo con carretti un maggior consumo e quindi una maggiore resistenza alla trazione.

La Sezione addivenne infine al seguente voto: « che si facciano esperimenti continuati tali, da permettere sotto il punto di vista della resistenza, il paragone fra i veicoli con assi fissi, quelli con sale a sterzo e quelli a sterzo con carretti ».

La Sezione si occupò poi ancora di alcune questioni relative al sistema di illuminazione, al combustibile, alla velocità dei treni negli scambi, all'applicazione dei freni continui etc.; ma su di esse non credette pronunziarsi deci-

samente, e si limitò ad uno scambio di idee ed alla comunicazione dei risultati di esperienze fatte.

Riferiremo in un prossimo numero le deliberazioni prese ed i voti espressi dalla 2ª Sezione sulle questioni relative: 1° ai mezzi generali da adottarsi per la sicurezza dei treni; 2° alla applicazione dell' elettricità nell' esercizio delle ferrovie.

LE FERROVIE FRANCESI DELLO STATO

Ai fautori delle ferrovie esercitate dallo Stato, i quali non sanno tuttora darsi pace che in Italia il grave problema dell' esercizio ferroviario abbia avuto una soluzione contraria ai loro intendimenti, e presagiscono dal nuovo regime adottato immensi danni al nostro paese, segnaliamo il seguente articolo della *Revue Economique et Financière.*

L' autorevole giornale risponde ad una lettera scritta al *Temps* dalla Direzione delle ferrovie francesi dello Stato, confutando gli argomenti, in essa addotti, a sostegno dell' esercizio governativo ed a completa condanna di quello privato.

Questa lettera la *Revue* la riproduce testualmente, intercalandola alle sue considerazioni: noi la ometteremo per brevità, limitandoci a ricordare come essa in sostanza, a sostegno della propria tesi, adduca i seguenti argomenti:

1. Che l' esercizio di una grande rete ferroviaria non può formare oggetto di privata industria, perchè in esso non è possibile l' intervento diretto del capo dello stabilimento in tutti i dettagli dell' azienda, in altri termini non è possibile la responsabilità nel capo delle conseguenze finanziarie de' suoi atti: cosa questa che è principale carattere di qualsiasi privata industria.

2. Che l' esercizio governativo appare più conveniente di quello privato dal fatto, che mentre in Francia gli introiti delle Compagnie ferroviarie segnano tutti una diminuzione dell' 8 0[0 in media, gli introiti invece delle ferrovie dello Stato sono in continuo e progressivo aumento.

3. Che non può sperarsi, anche rimettendo alla industria privata le ferrovie attualmente esercitate dallo Stato, in un sensibile sgravio per le pubbliche finanze francesi; imperocchè quantunque le ferrovie delle Compagnie diano, per la loro maggior importanza, un prodotto medio annuo chilometrico di gran lunga superiore a quello ottenuto sulle ferrovie dello Stato, questo si vede tuttavia costretto a concorrere, nel 1886, per 50 milioni almeno nel pagamento d' interessi del capitale di primo impianto delle Compagnie.

Ai sovraccennati argomenti ecco quanto contrappone la *Revue Economique et Financière*:

Fra i mezzi proposti, durante l' ultima discussione del bilancio; per migliorare la nostra situazione finanziaria e ridurre il *deficit* che le prodigalità di questi ultimi anni cagionarono alle nostre finanze, uno ve ne ha che merita particolare attenzione, perchè sarebbe ad un tempo di facile e comoda effettuazione, e di sicura efficacia: vogliamo cioè parlare della vendita della Rete ferroviaria ora di proprietà dello Stato.

La discussione alla Camera di questa questione venne strozzata, e si evitò di prendere la decisione che più appariva ragionevole, per motivi di convenienza elettorale, motivi che ben possiamo giudicare quanto siano potenti, attenendoci ai fatti ed alle gesta dell' ultima assemblea. La discussione seguita non resterà tuttavia senza effetti; poichè la questione può dirsi ormai nettamente posata. Tanto da una parte quanto dall' altra essa viene discussa: fautori ed oppositori vanno a gara nel produrre gli argomenti che loro sembrano meglio appoggiare il partito preso, e ben verrà quel giorno in cui, di fronte all' evidenza della ragione e pressati dagli avvenimenti, si dovrà pure appigliarsi ad una risoluzione, la quale sia conforme agli interessi del paese.

È certo che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato difenderà con tutta l' energia il mantenimento dello stato attuale di cose. E già sin d' ora, mentre la battaglia non può dirsi ancora seriamente ingaggiata, l' Amministrazione predetta tenta, con un ardito colpo offensivo, di portare la lotta sul campo avversario, ed in luogo di accontentarsi di rispondere agli appunti che le si muovono, si accinge a voler dimostrare che le grandi Compagnie presentano tutti gli inconvenienti lamentati nell' esercizio ferroviario governativo. Ed infatti nella lettera diretta dalla predetta Direzione al *Temps* si trovano ingenuamente esposte le teorie governative in materia di ferrovie.

Questa lettera è una completa apologia dell'esercizio governativo. Se le teorie in essa esposte fossero esatte, non solamente non si dovrebbe vendere la Rete appartenente allo Stato, ma occorrerebbe altresì riscattare tutte quelle delle Compagnie.

Il *Temps*, a cui la suaccennata lettera era diretta, si prese la pena di confutarla punto per punto. Noi non lo seguiremo nel suo metodo, e, tralasciando per oggi la questione se l'esercizio ferroviario possa o no formare oggetto d'industria privata o se le tariffe dello Stato siano preferibili a quelle delle Compagnie, ci limiteremo a far risaltare i pericoli che l'esistenza di una Rete di proprietà dello Stato offre alle pubbliche finanze. É questo d' altronde il punto più importante della questione.

Il pericolo che presenta l' esistenza di una Rete ferroviaria di proprietà dello Stato, è duplice: da una parte essa compromette al presente l' equilibrio dei nostri bilanci, e d'altra parte tradisce nelle opinioni del Governo una tendenza al socialismo di Stato, il chè costituisce una minaccia per l' avvenire. Su questo ultimo punto, tutto fu detto. Sul primo invece esiste ancora in certuni un' indecisione che è necessario dissipare.

Quale influenza esercitano le ferrovie dello Stato sui nostri bilanci? Per farcene un'idea basta il porre due o tre questioni e di aggiungervi le risposte. Quanto costò allo Stato la costruzione delle ferrovie che sono ora di sua proprietà? 900 milioni circa. Qual' è la somma inscritta ciascun anno in bilancio per pagare l' interesse di questi 900 milioni che lo Stato ha dovuto prendere ad imprestito? 40 milioni circa. Qual'è il prodotto netto in ciascun anno dell'esercizio delle ferrovie dello Stato? *Due milioni e mezzo* circa. Cosicchè l' eccedenza dell' interesse a pagarsi per le spese di primo impianto, sul prodotto netto ascende a 37

milioni e mezzo, vale a dire la fantasia di avere una rete di Stato impone ai contribuenti un carico annuale di 37 1[2 milioni.

È questo il risultato che è permesso di constatare a primo colpo d'occhio. Ma se si esaminano le cose un po' più minutamente, la situazione apparisce ancor più grave, ed il tenue prodotto netto che noi abbiamo or ora rilevato, finisce per scomparire, lasciando luogo ad un *deficit*. Ed infatti, si portò al capitolo *introiti* una somma di circa un milione (esattamente 956,658 fr.), proveniente dai rimborsi effettuati dal Ministro dei lavori pubblici per supplire alle insufficienze degli introiti sulle linee aperte all'esercizio durante l'annata, e ciò in conformità di una decisione ministeriale del 4 marzo 1881. Inoltre bisogna notare che nel bilancio delle ferrovie dello Stato non vi è alcuna somma destinata all'ammortamento del materiale rotabile. Ora, calcolando questo ammortamento nella misura del 6 o 7 per cento, cosa non affatto eccessiva per un materiale rappresentante per lo meno la somma di 50 milioni, si arriva ad una cifra di almeno tre milioni, che dovrebbe essere portata fra le spese del conto d'esercizio. Se si detraggono dai prodotti questi tre milioni ed il milione versato dal Ministro dei lavori pubblici, si constata che invece di un prodotto netto di due milioni e mezzo, l'esercizio darà una perdita di 1 1[2 milione.

Sarà almeno lecito sperare che non si tratti che di uno stato di cose transitorio, del quale possa presagirsi la fine più o meno prossima? Le cifre ancora sono quelle che rispondono a questa questione, e, come si vedrà, la risposta non è guari consolante.

Ecco i risultati ottenuti nell'anno 1879, il primo dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, e quelli dell'anno 1883, l'ultimo i cui risultati definitivi siano conosciuti:

Esercizio	Lunghezza media esercitata	Prodotti lordi	Spese d'esercizio	Prodotti netti
1879	K. 1,621	F. 15,333,382	F. 12,056,119	F. 3,277,263
1883	» 2,778	» 25,655,459	» 24,093,591	» 2,561,868

Ecco ora i risultati per chilometro:

Esercizio	Lunghezza media esercitata	Prodotti lordi	Spese d'esercizio	Prodotti netti
1879	K. 1,621	Fr. 9,459	Fr. 7,437	Fr. 2,022
1883	» 2,778	» 9,595	» 8,673	» 922

Si comincia così modestamente nel primo anno, gli introiti sono di 15 milioni, le spese di 12 milioni; si realizza un benefizio di poco più di 3 milioni. Poco a poco la rete si completa, il traffico prende sviluppo: in luogo di 1621 chilometri se ne hanno in esercizio 2778; gli introiti si elevano da 15 milioni a 26. Ed i benefizi? *I benefizi diminuiscono a misura che aumentano gli affari.* Quando si faceva per 15 milioni di affari, si guadagnavano oltre 3 milioni. La cifra degli affari sale a 26 milioni, e quella dei guadagni discende a 2 milioni e mezzo. Nel 1879 le spese d'esercizio, in rapporto agli introiti lordi, erano del 78 60 0[0: quattro anni dopo, nel 1883, esse raggiungono la quota del 90.38 0[0. Tale progressione riesce facile a seguirsi, e bastano alcune elementari operazioni aritmetiche per determinare il punto in cui le entrate cesseranno di controbilanciare le spese. Abbiamo del resto visto più sopra, che se non si ricorreva a certi artifizi di contabilità, il periodo del *deficit* sarebbe già ora ufficialmente aperto. Non possiamo adunque aspettarci di veder migliorata la situazione; che anzi essa si aggrava di giorno in giorno.

In queste circostanze sono evidenti i vantaggi offerti dall'esercizio privato a confronto dell'esercizio governativo; ma si tenta di indurre in errore l'opinione pubblica col seguente argomento di natura molto speciosa.

L'esercizio delle ferrovie di Stato, si dice, ci costa caro, è vero; ma quello delle reti appartenenti alle Compagnie non costa guari meno allo Stato, poichè, oltre alle sovvenzioni che si dovettero accordare a dette Compagnie per la esecuzione dei loro lavori, i prodotti sono notoriamente insufficienti per far fronte alle spese, ed è lo Stato che interviene a riempiere questa lacuna, colla garanzia che egli presta degli interessi. L'obbiezione è giusta in sè, ma vuol essere completata. Le ferrovie dello Stato, astrazione fatta dei prodotti d'esercizio, non rendono a lui nulla; è cosa riconosciuta. Le grandi Compagnie gli rendono invece qualche cosa? La risposta affermativa è del pari indiscutibile. Non fosse che per l'imposta sui titoli, le grandi Compagnie fruttano al pubblico Tesoro. La questione si riduce adunque a vedere se esse rendano allo Stato più di quello che gli costano.

Quali sono i carichi che lo Stato assume di fronte alle Compagnie ferroviarie? L'abbiamo visto: le sovvenzioni e le garanzie d'interesse. La garanzia d'interesse non è che una semplice anticipazione accordata dallo Stato alle grandi Compagnie. Quest'anticipazione frutta allo Stato il 4 0[0, cioè lo stesso interesse che egli paga per la somma da anticipare; inoltre gli resta per pegno il materiale rotabile. Da questo lato adunque, nè spesa reale, nè rischi ad incontrarsi. Restano le sovvenzioni. A qual cifra esse ascendono? Dal *Bollettino del Ministero dei lavori pubblici* del mese scorso, risulta che l'ammontare di tali sovvenzioni era al 31 dicembre ultimo di 1,624 milioni. L'interesse di questa somma al 5 0[0, tasso ben superiore a quello col quale lo Stato contrae prestiti, rappresenterebbe la somma di 81 milioni. Ora, il solo prodotto dell'imposta sulla grande velocità, durante il 1883, basterebbe e sarebbe esuberante per far fronte a questa spesa. Durante lo stesso anno l'imposta sulle azioni e sulle obbligazioni delle grandi Compagnie fruttò oltre 40 milioni; notiamo di passaggio essere questo un profitto che le ferrovie di Stato non possono in alcun modo apportare, poichè esse vennero costrutte con capitali forniti da emissioni di rendita. In una parola, se si riuniscono i diversi proventi che allo Stato derivano dalle Compagnie ferroviarie, si raggiunge un totale di 260 milioni. Quale somma invece deve ogni anno sborsare per le Compagnie ferroviarie? L'abbiamo poc'anzi detto: 81 milioni per interesse delle sovvenzioni fornite. La differenza adunque fra la spesa e l'introito è di 179 milioni. È pertanto certo che le Compagnie ferroviarie, lungi dal pesare sulle pubbliche finanze, apportano loro invece un contingente che non è a disprezzare.

Da quanto abbiamo detto ne risultano queste due cose: che l'esercizio governativo apporta gravi pesi ai nostri bilanci; che per contro l'esercizio privato loro reca importanti benefizi. La conclusione adunque è naturale, ed eccola:

L'esistenza permanente di un bilancio straordinario fu riconosciuta da tutti come la principal causa, se non la unica, del disordine che s'è fatto strada nelle nostre finanze. Ciascuno comprende la necessità di far scomparire questo conto anormale delle nostre leggi finanziarie. Durante gli ultimi anni si lavorò attivamente a questo scopo. Vennero considerevolmente ridotte le spese straordinarie, ma queste raggiungono tuttavia ancora la cifra di parec-

chie centinaia di milioni, e non può sperarsi per qualche anno di vederle scomparire. Per far fronte ad esse non si ricorre ormai che ai prestiti, e sempre dei nuovi se ne contraggono. La vendita della rete ferroviaria dello Stato fu proposta, nella discussione del luglio u. s., come un mezzo per evitare il continuo ed interminabile ricorso al credito. Ove tale mezzo venisse adottato, ne deriverebbe allo Stato triplice vantaggio: impedirebbe cioè nuovi debiti, porrebbe fine a spese improduttive ed aumenterebbe i benefizi che lo Stato ritrae dalle Compagnie ferroviarie. È ad augurarci che la nuova Camera sia più saggia di quelle che la precedettero, e che si rassegni a sacrificare, in questa circostanza, le sue passioni alla ragione ed agli interessi del paese.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La Commissione pel servizio delle stazioni e dei tronchi comuni e pel servizio cumulativo fra le due Reti Adriatica e Mediterranea ha esaurito il suo còmpito, firmando nella seduta del 19 corr. il protocollo contenente le proprie risoluzioni sulle vertenze che le furono sottoposte dalle due Amministrazioni interessate e dal Governo.

><

Domani, 24, si raduna nuovamente a Firenze, per continuare i suoi lavori, la Commissione per la valutazione e la consegna del materiale ruotabile delle due Reti ferroviarie.

><

Ci consta che la Conferenza di Berna per una legislazione internazionale sui trasporti per ferrovie, alla quale il Governo Elvetico aveva invitato pel 28 corr. mese i varii Governi europei, in seguito a nuove proposte fatte dalla Germania all' ultimo progetto, venne rinviata ad epoca indeterminata, ad istanza essenzialmente del Governo italiano, per essere ora i delegati delle Amministrazioni ferroviarie occupati nella organizzazione del servizio interno e perchè la discussione che vorrebbesi riaprire a Berna sovra un progetto che ritenevasi ormai definitivo, richiede nuovi studii e maturo esame, che dalla brevità del tempo non sarebbero consentiti.

><

Col giorno 15 ottobre p. v, le linee della 3.a Divisione, già Alta Italia, che fanno parte della Rete Adriatica, passano alla dipendenza dell' Amministrazione di questa Rete. La 3.a Divisione della Manutenzione e dei Lavori con detto giorno cesserà quindi anche di funzionare per le linee Genova-Pisa ed Avenza-Carrara.

Collo stesso giorno dette linee, le stazioni di Genova e di Pisa escluse, per quanto riguarda il Servizio della Manutenzione e dei Lavori dipenderanno da una Sezione principale avente sede a Sarzana, a capo della quale è preposto il Capo Sezione Principale sig. cav. ing. Giuseppe Carnelutti, alla dipendenza immediata del Servizio Centrale della Manutenzione e dei Lavori.

Spettano alla Sezione stessa oltre alle mansioni inerenti al Servizio della Manutenzione, anche lo studio o la dirigenza dei lavori sulle linee da essa dipendenti: vi saranno all' uopo intanto aggregate due Sezioni Lavori che, fino a diversa disposizione, avranno la loro sede una a Chiavari l' altra a Sarzana.

Per quanto riguarda la sorveglianza e la manutenzione, la Sezione principale avrà alla sua dipendenza un numero conveniente di ingegneri e di impiegati in relazione all' organico della medesima.

La Sezione Principale di Sarzana è incaricata della ultimazione di tutte le pendenze della 3.a Divisione della Manutenzione e dei Lavori.

><

Ci informano da Genova che quel signor prefetto, presidente della Commissione instituita per migliorare il movimento commerciale del porto di Genova, ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il processo verbale della seduta che ebbe luogo il 15 del corrente mese in Genova, allo scopo precipuo di avvisare sui reclami stati presentati dai commercianti di carbone circa l'insufficienza dello spazio loro accordato nel porto, ed in genere sui provvedimenti tutti occorrenti per conciliare le esigenze del commercio col regolare proseguimento dei lavori del porto.

Alla seduta intervennero il sig. prefetto comm. Ramognini, presidente: il barone Podestà, sindaco di Genova; il comm. Ruggero, capitano del porto; il cav. Lanfranchi, ispettore del servizio del traffico delle ferrovie; il cav. ing. Giaccone, rappresentante l' ufficio tecnico dei porti e fari; i signori Bauer e Solari, in rappresentanza della Camera di commercio ed arti di Genova; il cav. Criscinolo, rappresentante l'Intendenza di finanza ed il cav. Ivaldi, direttore delle Imposte municipali.

Nella preaccennata seduta non fu difficile conciliare i diversi interessi del commercio genovese relativi al movimento delle merci sulle calate, essendosi stabilito di assegnare ai negozianti di carbone per lo scarico e carico una parte dello sporgente della Darsena, oltre agli altri spazi di cui già usufruiscono.

La Commissione si occupò inoltre del movimento del petrolio sulle calate del Passo nuovo, e del deposito di legname esistente alla Marinetta. In quanto alla prima questione, tenuto conto del pericolo cui si va incontro lasciando sulle calate dei carichi di petrolio durante la notte, si sarebbe proposto di far incominciare, di accordo colla Direzione della Dogana, il carico dei carri al mattino per tempo per farlo cessare ad un'ora pomeridiana, acciò l' Amministrazione ferroviaria possa provvedere al trasporto del petrolio, prima del cadere del sole, dalle calate del Passo nuovo e dai Depositi di Sampierdarena. Quanto alla seconda questione, e anche qui per ragioni di sicurezza, si sarebbe trovato conveniente di trasportare in altra località, e cioè sul Molo vecchio verso l' avamporto, il deposito di legname esistente alla Marinetta.

Sappiamo che il sig. prefetto di Genova ha colto l' occasione della trasmissione del verbale, del quale ci siamo occupati, per raccomandare vivamente a S. E. il Ministro dei lavori pubblici la sollecita apertura delle due gallerie della Lanterna e di San Teodoro, onde facilitare sempre più lo sgombro delle calate del porto.

><

Per domani, giovedì 24, venne autorizzata dal Ministero l'apertura al pubblico servizio del tronco Como-Quadronna, della linea Como-Varese.

L'esercizio sarà iniziato con cinque treni in doppio senso, per viaggiatori e bagagli.

><

Sappiamo che la Prefettura di Torino ha notificato all'ing. Ferretti il parere emesso dal Commissario tecnico governativo, contrario all'apertura al pubblico servizio della ferrovia funicolare su' piano inclinato del monte dei Capuccini di questa città.

><

Ci consta che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Società delle strade ferrate del Mediterraneo a provvedere all'applicazione del freno Westinghouse a n. 120 veicoli, pel servizio dei treni diretti sulle linee Torino-Genova-Pisa-Roma e Milano-Voghera-Tortona-Novi.

I veicoli da munire col predetto freno sono: n. 23 carrozze di 1.a classe; n. 9 coupè a sei letti; n. 30 vetture miste di 1.a e 2.a classe; n. 32 carrozze di 2.a classe: n. 6 di 3.a classe: e n. 20 bagagliai.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 168,000: e la medesima, trattandosi di un miglioramento che aumenta il valore del materiale mobile, sarà posta a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Stante l'urgenza del lavoro, la Direzione generale delle predette ferrovie ha già disposto perchè ne sia incominciata l'esecuzione.

><

In dipendenza del provvedimento preaccennato, la Direzione generale ora ricordata ha notificato al Ministero dei lavori pubblici, che si rende necessario di fare analoga applicazione del freno Westinghouse anche a n. 45 locomotive, e cioè: n. 21 a grande velocità; n. 13 a carrello; n. 6 del tipo Sharp e n. 5 del tipo Sigl.

Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 170,000: e nella medesima è anche compreso l'importo dei lavori occorrenti per applicare alle 5 locomotive Sigl, oltre al freno Westinghouse, anche quello moderabile Henry, che fu riconosciuto adattatissimo per le forti pendenze.

La suaccennata Direzione generale ha interessato il predetto Ministero ad approvare con sollecitudine il preventivo di che trattasi.

><

Veniamo informati dell'attuazione fra pochi giorni di un regolare servizio di corrispondenza a Donnaz fra la ferrovia e le diligenze postali della valle d'Aosta.

Dalle stazioni di Torino P. N., Chivasso, Vercelli, Novara e Milano C. verranno distribuiti biglietti e registrati bagagli direttamente per *Bard*, *Verrès*, *St. Vincent*, *Chatillon*, *Nus*, *Aosta*, *S. Gierre*, *Villeneuve*, *Arvier*, *La Salle*, *Morgex*, *Prè S. Didier*, e nella stagione estiva cioè dal maggio al settembre, anche per *Courmayeur*.

Con apposito avviso d'imminente pubblicazione, la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo farà conoscere l'orario delle corse ed i prezzi dei biglietti e dei bagagli.

><

In relazione alla notizia pubblicata in un precedente numero, sappiamo che i signori Antonio Bozzo, E. Haab di Zurigo e Carlo Von Ernest di Berna, proprietari domiciliati a Milano, hanno fatto domanda al Governo per essere autorizzati ad eseguire gli studii e le operazioni geodetiche necessarie per la compilazione del progetto tecnico di una linea ferroviaria a scartamento normale da Vigevano a Tortona passando per Gambolò, Trumello, Valleggio, Ferrera, Mezzanabigli e Guazzara, in raccordo colle stazioni ferroviarie di Vigevano e di Tortona.

Questa linea, della quale i predetti signori vorrebbero ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio, ha la lunghezza di circa 48 chilometri. Essa completerebbe il progetto di una linea direttissima Genova-Mendrisio, tosto che gli instanti avranno ottenuto dal R. Governo la concessione domandata per le linee Malnate-Gaggiolo e Tradate-Abbiategrasso, con un abbreviamento di percorrenza di circa 30 chilometri in confronto delle vie attuali.

La linea costituirebbe un'opera assai vantaggiosa al commercio ed alle merci di transito fra Genova e la linea del Gottardo, ed aprirebbe alle provincie di Genova, Pavia, Novara e Milano un'altra facilitazione di comunicazioni importanti sotto molti aspetti, nonchè di grandissimo vantaggio per lo Stato, in considerazione degli interessi nazionali che sono collegati alla linea della quale abbiamo parlato.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato, con talune avvertenze, il progetto di massima di una ferrovia economica a scartamento ordinario da Altare a Ferrania, intendendo tale approvazione limitata ai rispetti tecnici e lasciando al Consiglio delle strade ferrate il giudicare sulla importanza e sulla utilità della ferrovia precitata.

><

Altro progetto approvato pure con avvertenze e sotto il solo aspetto tecnico, è quello di una ferrovia a sezione ordinaria da Rivarolo Canavese a Castellamonte, per la quale pure si rimanda al Consiglio delle strade ferrate il giudizio sulla sua importanza ed utilità.

><

Ci informano da Benevento che molte rappresentanze comunali di quella provincia e di quella finitima di Avellino hanno avanzata istanza a Sua Maestà invocando che il Governo comprenda fra i 1000 chilometri di ferrovie della 4.a categoria, autorizzati coll'art. 20 della legge 27 aprile 1885, una linea che partendo da Benevento per San Giorgio la Montagna e Pietra di Fusi, seguendo il corso del Calore raggiungesse Taurasi, Luogosano, Castelfranci, Cassano e Montella, e seguitando ad ascendere la vallata del Calore fino alle Croci di Acerno passasse per Montecorvino-Rovello, per la vallata del Tusciano e per Battipaglia ed arrivasse finalmente ad Eboli.

La linea avrebbe la lunghezza di circa 94 chilometri. Essa si incontrerebbe colla ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere e metterebbe in diretta comunicazione le Calabrie, la Basilicata ed il Salernitano con Roma, e per le linee Benevento-Campobasso-Termoli, coll'Italia Superiore.

><

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto agosto 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allargo in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4351.61							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di agosto . . m. l.	4129.60	4102.97	3674.77	4068.22	3584.12	1302.73	2927.07
Idem. eseguita a tutto il mese di luglio . . . . . »	4088.10	4044.18	3520.80	4005.79	3430.68	971.87	2623.21
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di agosto . . m. l.	41.50	58.79	153.97	62.43	153.44	330.86	303.86
Restano da perforarsi m. l. 222.01							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . m. l. 8,288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	592.—	592.—	592.—	431.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	110.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Gall. di direzione dell'imbocco Sud	1040.45	682.85	650.85	614.85	624.85	498.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dai pozzi n. 3 e 8	2027.59	1163 —	1009.—	973.50	847.—	411.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve	1006.—	1000.—	953.—	1000.—	937.—	793.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in agosto . m. l.	4850.95	3578.35	3375.35	3320.85	3141.35	2273.35	—
Perforazione eseguita a tutto luglio . . . . »	4557.45	3408.35	3170.35	3120.35	2946.35	2107.35	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di agosto m. l.	293.50	170.—	205.—	200.50	195.—	166.—	—
Restano da perforarsi m. l. 3.437.43							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi vert.li N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	470.44	470.44	470.44	93.80	93.80	93.80	466.44
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gall.e ausiliarie e pozzi in agosto m. l.	1207.59	1207.59	1207.59	830.95	830.95	830.95	1203.59
Perforazione eseguita a tutto luglio . . . . »	1183.59	1183.59	1183.59	830.95	830.95	830.95	1179.09
Avanzamento Gall.e ausiliarie e pozzi nel mese di agosto m. l.	24.—	24.—	24.—	—	—	—	24.50

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di agosto { 1° tronco . . . . L. 15,752,800.92
2° id. . . . . » 11,203,610.—

TOTALE L. 26,956,410 92

Importo dei lavori eseguiti a tutto luglio { 1° tronco . . . . L. 14,896,267.28
2° id. . . . . » 10,186,312.— } » 25,082,579.28

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di agosto pei due tronchi . . . . L. 1,873,831.64

Giornate di operai impiegate nel mese di agosto { 1° tronco . . . . N. 95.086.—
2° id. . . . . » 92.316.—

TOTALE N. 187.402.—

Media giornaliera delle giornate di operai in agosto N. 6,045.22.

Giusta la promessa fatta in un precedente numero del *Monitore*, diamo qui di seguito, le principali informazioni tecniche intorno al progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco da Joppolo a Ricadi, della ferrovia Reggio-Castrocucco, la cui lunghezza è prevista di m. 8.124.

Il costo complessivo del tronco è preventivato di L. 4,520,000.

Di questa somma, L. 4,150,000 si riferirebbero ai lavori ed alle provviste comprese in appalto, e lire 370,000 resterebbero a disposizione della Amministrazione governativa per provvedere alle espropriazioni, all'armamento della via e delle stazioni, ai meccanismi fissi ed agli imprevisti.

Il rilevante costo del tronco deve attribuirsi alle numerose ed importanti opere d'arte speciali preventivate lungo il medesimo.

Infatti, oltre a tre gallerie della lunghezza rispettiva, la 1.a di m. 1896; la 2.a di m. 1.205.75; e la 3.a di m. 304.50, sono progettati i seguenti ponti e viadotti, cioè: 1.o viadotto a tre archi della luce ognuno di m. 10; 2.o ponte in muratura di m. 15 di corda; 3.o viadotto a quattro luci di m. 10; 4.o altro viadotto a cinque aperture di m. 15.00; 5.o ponte a travata metallica di m. 20; 6.o altro ponte in ferro di m. 15 di lunghezza.

Oltre alle predette opere principali altre 9 nè sono proposte di importanza secondaria, cioè: n. 2 acquedotti di luce da m. 1 a m. 2; n. 3 ponticelli, di apertura da m. 2.01 a m. 3.00; e n. 4 ponti aventi rispettivamente una corda di m. 4 il primo, di m. 5 il secondo, di m. 6 il terzo e di m. 8 il quarto.

Lungo il tronco di ferrovia, del quale ci occupiamo, si incontra una sola stazione nella quale dovranno stabilirsi: un fabbricato pei viaggiatori; una fabbrichetta per cessi; un magazzeno merci con piano caricatore.

Il numero delle case cantoniere che dovranno ser-

vire di alloggio al personale di sorveglianza della strada è di sei, e di queste 4 saranno doppie e 2 semplici.

La larghezza normale della strada, da ciglio a ciglio, è prescritta di m. 5.00.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 3.713 di rettilinei e da m. 444 di tratti in curva, i quali ultimi hanno un raggio massimo di m. 1000 ed un raggio minimo di m. 350.

L'andamento altimetrico è costituito come segue;

livellette orizzontali	. . . . m.	1,325.48
id. in ascesa	. . . . »	5,579.42
id. in discesa	. . . . . . , »	1,219.10

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto riformato di un ponte a travata metallica sul torrente Ellero lungo la ferrovia Udine-Cividale.

Id. di consolidamento del ponticello al chilom. 52-805 sulla linea Catania-Licata.

Maggiore spesa per la costruzione del tronco Airasca-Moretta nella ferrovia Airasca-Cavallermaggiore.

Dichiarazione di pubblica utilità per l'impianto dello stabilimento metallurgico Armstrong sulla marina di Pozzuoli.

Progetto d'ampliamento della stazione di Galatina lungo la linea complementare Zollino-Gallipoli.

Travate metalliche sui ponti lungo vari tronchi della ferrovia Reggio-Castrocucco.

Proposta della Società delle ferrovie Meridionali già esercente le Calabro-Sicule pel completamento dei fabbricati sul tronco Favarotta-Licata della linea Catania-Licata.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Non essendosi in tempo utile presentata offerta di miglioramento del ventesimo sul prezzo di provvisorio deliberamento dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Vernante e Limone, il predetto appalto rimase definitivamente aggiudicato all'Impresa Angelo Delvecchio per la somma di lire 2,647,960. (V. n. 32, 34 e 35 del *Monitore*).

Possiamo poi assicurare che pei successivi tronchi di questa linea, da Limone cioè a Tenda, e da Tenda a Bordighera, gli studi sono molto inoltrati, e presto saranno messi all'asta i relativi lavori.

Ferrovia Adria-Chioggia. — In seguito alla diminuzione del 5.25 per cento, fatta in tempo utile sul prezzo di L. 32,680, ammontare del deliberamento conseguitosi nel giorno 22 agosto p. p., per l'appalto dei lavori di costruzione di una travata metallica della luce di metri 30 pel ponte nel canale lagunare Lusenzo sul tronco Lusenzo-Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia, alle ore 10 ant. del giorno 13 ottobre p. v., presso la Prefettura di Venezia, si procederà all'esperimento di definitiva delibera col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, per appaltare il lavoro sopraindicato.

L'importo a base d'asta, stante gli ottenuti ribassi, è di L. 30,964.30. (V. n. 31 del *Monitore*).

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Il 19 corr. mese, come abbiamo preannunciato, venne aperto all'esercizio il tronco Ivrea-Donnaz, della nuova linea Ivrea-Aosta, comprendente le stazioni di Montalto, Borgofranco, Tavagnasco, Quincinetto, Pont S. Martin e Donnaz.

Le stazioni di Borgofranco, Tavagnasco e Donnaz, sono abilitate a tutti i trasporti a grande e piccola velocità, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano; invece per le stazioni di Montalto, Quincinetto e Pont S. Martin, il servizio è per ora limitato al solo trasporto dei viaggiatori, dei cani, dei bagagli e delle merci a grande velocità, pei colli non eccedenti ciascuno il peso di 50 chilogrammi.

Ferrovie Meridionali. — L'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali ha compiuto e chiuso il bilancio di cotesta Società a tutto il 30 dello scorso giugno, per aprire la nuova gestione per l'esercizio della rete Adriatica a norma delle Convenzioni ferroviarie.

Ci consta in modo positivo che detto bilancio presenta un ragguardevole attivo, che essendo di spettanza degli azionisti delle Ferrovie Meridionali, il medesimo sarà ripartito ai detti azionisti in ragione di L. 5 per azione e distribuito all'epoca del pagamento degl'interessi semestrali scadenti il 1° gennaio del 1886, di guisa che ad ogni azione in luogo di L. 12.50 saranno pagate L. 17.50.

Il corrispondente fiorentino che ci fornisce queste informazioni ci fa inoltre conoscere che fra breve avrà luogo la emissione per l'aumento del capitale della Società e che le azioni, come già annunciammo due mesi or sono, saranno date alla pari, cioè a lire 500, agli attuali possessori delle Meridionali in ragione di un'azione ogni cinque (*Corriere Mercantile*).

Ferrovia Calatafimi-Trapani. — L'Amministrazione provinciale di Napoli ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto del primo tronco da Maccione a Domingo della ferrovia Calatafimi-Trapani, studiato con altimetria a forti pendenze, acciocchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici possa fare il confronto di questo progetto con quello a miti pendenze già sottoposto all'esame del Ministero.

A cura della predetta Amministrazione saranno anche fra breve ultimati i progetti degli altri tronchi della linea, studiati del pari con livellette a grande inclinazione.

Da un preventivo compilato in via di massima risulterebbe che la intera linea, a forti pendenze, avrebbe la lunghezza di chilom. 51 1|2 e costerebbe L. 5,500,000, ossia L. 4,960,000 in meno del costo preventivo per la linea a pendenze miti il cui costo è valutato di L. 10,460,000.

Ferrovie funicolari a Napoli. — Abbiamo già annunciato come la Banca Tiberina siasi rivolta al Ministro dei lavori pubblici con formale istanza onde chiedere la concessione di due linee funicolari a trazione meccanica da esercitare quali tramvia urbani fra l'abitato di Napoli e l'altipiano del Vomero, a partire, l'uno dalla piazza di Montesanto sino ai pressi di San Martino, e l'altro da Santa Teresella a Chiaia sino in vicinanza alla villa Palazzolo al Vomero. Ecco ora maggiori dettagli circa l'inoltrata domanda di concessione.

La Banca predetta nel mentre chiederebbe che si dichiarino, agli effetti dell'espropriazione, di pubblica utilità i lavori di costruzione delle due ferrovie funicolari, si obbligherebbe a costruirle ed esercitarle a tutto suo rischio e pericolo, ogni qualvolta le siano accordate condizioni eguali a quelle già fatte ad altre linee costrutte ed esercitate dall'industria privata.

La Banca chiederebbe che la concessione da farle avesse la durata di 90 anni dal giorno di apertura della linea; che il Governo si obblighi a non concedere ad altri per tutta la durata della concessione alcun'altra linea a trazione meccanica tendente a collegare la parte bassa della città di Napoli con l'altipiano del Vomero ed a sviluppare la locomozione a motore inanimato sull'altipiano medesimo; che sia accordata l'esenzione del diritto proporzionale di registro coll'applicazione del solo diritto fisso di lire 1 all'atto con cui il Governo farà la concessione ed all'atto con cui la Società concessionaria cedesse ad altri l'avuta concessione; che sia accordata l'introduzione dall'estero in franchigia doganale dei macchinari necessari all'armamento della strada, nonchè delle macchine, vetture, utensili e ferramenta occorrenti per la prima provvista destinata all'esercizio della strada.

L'utilità della linea è dimostrata all'evidenza dall'opportunità di rendere possibile l'estendersi della fabbricazione di case sane ed aerate nella città di Napoli. L'altipiano del Vomero si presta mirabilmente, per la sua ubicazione e per le sue condizioni igieniche, eccezionalmente favorevoli a ricevere larga parte di quella popolazione che ora trovasi troppo agglomerata nelle strette mura della città.

Ma l'industria di fabbricar case non potrà esercitarsi con profitto nè prendere larghe proporzioni su quell'amenissimo colle, se prima non si riesce ad avvicinarlo con comodi e celeri mezzi di comunicazioni al sottoposto abitato.

A tale emergenza provvederanno ampiamente le due funicolari oggetto della dimandata concessione, di una delle quali, di quella cioè di Montesanto, già è pronto un apposito progetto che ottenne parere favorevole dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La Banca Tiberina, unitamente alla domanda di concessione, ha presentato al Ministero due perizie sommarie della spesa di costruzione di ognuna delle due linee funicolari di che è parola, dalle quali risulta che il loro costo totale sarebbe di 2 milioni.

Ferrovia Padova-Bassano. — Il 15 corr. al Consiglio comunale di Padova, si discusse il rapporto della Giunta in seguito alla deliberazione consigliare 24 novembre 1884, sul concorso del Comune nella spesa per la ferrovia Padova-Bassano e proposte relative.

La deliberazione cui si accenna stabiliva: 1. Di sospendere alla provincia di Padova il pagamento della quota inscritta nel bilancio quale proporzionale attribuita per le spese dell'anno 1883; 2. Di invitare la Giunta a riprendere in esame il Convegno 27 agosto 1877, istituendo rapporti coi municipii di Treviso e Vicenza che si trovavano in condizioni analoghe a quelle del Comune di Padova e di sottoporre gli accennati quesiti a quei giureconsulti che la Giunta credesse migliori; 3. Di pregare la Giunta a riferire al Consiglio il risultato degli studii, per ogni ulteriore deliberazione.

La Giunta riferì il risultato dei suoi studii e il voto del prof Bellavite, del seguente tenore:

« Che non trova nè giusto, nè equo che il Comune possa reclamare dalla Provincia la restituzione delle 60 mila lire e che il Comune non possa rifiutarsi di continuare il pagamento annuo del contributo del 16 p. 0[0 delle somme che la Provincia è e sarà tenuta a versare al Consorzio interprovinciale, e quindi che tanto meno possa ripetere ciò che pagò da quando divenne operativo il riscatto.

Nel voto si soggiunge che « diversa è affatto la condizione del Comune di Padova da quella dei Comuni di Vicenza e Treviso, i quali non si obbligarono al contratto con un formale Convegno, ma con un semplice voto od ordine del giorno, e che non furono rappresentati, come lo fu invece il Comune di Padova, nelle due adunanze dell'assemblea consorziale che votò il riscatto ».

La discussione fu lunga. La Giunta proponeva un ordine del giorno conforme al parere del prof. Bellavite. Invece il Consiglio approvò questo, accettato da essa:

« La Giunta è autorizzata con quelle cautele che crede opportune di pagare intanto la quota di concorso del 1883 e di raccogliere per una deliberazione di massima nuovi voti legali e schiarimenti di fatto sul contegno di Treviso e Vicenza ».

Ferrovie italiane. — Dall'undecima Relazione della Ragioneria generale dello Stato, testè pubblicata, relativa all'esercizio del 1882, ricaviamo i seguenti dati concernenti le entrate e le spese per le costruzioni ferroviarie durante il decennio 1873-1882.

Le entrate, riferibili alle costruzioni ferroviarie, rappresentate unicamente dal concorso degli enti interessati nelle costruzioni, sommavano nel 1873 a 3,538,039 lire. Nel 1882 salirono a L. 99,503,155 così ripartite:

Alienazione di rendita per la costruzione di ferrovie	L. 69,000,001
Prodotto di parte delle attività finanziarie derivanti dal riscatto delle ferrovie Romane	» 12,736,773
Concorso degli enti interessati	» 17,776,381
Totale	L. 99,503,155

Le spese per costruzioni ferroviarie, che ammontavano nel 1873 a L. 54,077,583, nel 1882 salirono a 99,503,155 lire, presentando quindi nel confronto dei due anni estremi del decennio un aumento di oltre 45 milioni.

Contribuirono alla somma complessiva del 1882 in maggiori proporzioni i capitoli seguenti:

Per la costruzione delle ferrovie autorizzate colla legge 29 luglio 1879, L. 56,433,048; ferrovie Calabro-Sicule, lire 14,500,000; lavori di complemento ed acquisto di materiale mobile per le ferrovie Romane, L. 12,736,773.

Nel 1873 le spese maggiori furono assorbite dalle Calabro-Sicule per 20 milioni e dalla litorale-ligure per lire 15,359,000.

Tramvia Bologna-Imola. — Domani, 24, s'inaugurerà solennemente il primo tronco (Bologna-S. Lazzaro) della tramvia a vapore Bologna-Imola.

I lavori compiuti dalla Società Veneta di costruzione sono lodatissimi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di agosto fu il seguente:

Passeggieri trasportati 114,000 (agosto 1884 : 90,534), introito fr. 515,000 (fr. 286,201.89); merce trasportata tonn. 38,400 (tonn. 38.762); introito fr. 420,000 (fr. 439,801.40). Introito complessivo fr. 935,000 (fr. 726,003.29), ossia fr. 3,515.04 (fr. 2,729 34) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di agosto di fr. 363,000 (1884 agosto: fr. 362,066), ossia di fr. 1,364.66 (fr. 1,361.15) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 572,000 (fr. 363,937.29).

Ferrovie svizzere. — Il dipartimento delle poste e delle ferrovie della Svizzera ha pubblicato di recente la statistica ferroviaria per il 1883. Le ferrovie normali svizzere avevano allora la lunghezza di chilom. 2797 e diedero i seguenti risultati:

Le entrate del movimento passeggieri furono di lire 29,922,455; quelle del traffico merci di L. 39,428,114; le entrate diverse di L. 3,164,358 e le entrate totali perciò di L. 73,008,658 ossia di L. 26,472 per chilometro.

Le spese d'esercizio ammontarono a L. 34,311,601, il benefizio netto a L. 34,506,587 ossia di L. 12,512 per chilometro, e gli interessi del capitale d'impianto al 3.43 per cento, essendo impiegato un capitale di L. 933,659,700.

Il movimento fu di 23,368,910 passeggieri e 7,047,020 tonnellate di merci. Ogni passeggiero fece in media chilometri 24 31, ogni tonnellata di merci 57.62. Le locomotive 17,154,860 chilometri; e ve n'erano 580, mentre il numero delle carrozze ascendeva a 1707 e quello dei vagoni merci a 8862.

Le ferrovie speciali, ossia secondarie, contavano 86 chilometri. La statistica ci fornisce i dati seguenti:

Capitale di costruzione	L.	17,392,579
Locomotive	N.	35
Carrozze	»	79
Vagoni merci	»	100
Passeggieri	»	678,577
Merci trasportate	T.	41,085
Entrate movimento passeggieri	L.	972,478
Entrate merci	»	164,650
Entrate cumulative dei trasporti	»	1,137,128
Entrate diverse	»	98,617
Totale delle entrate	»	1,244,921
Spese di esercizio	»	633,549
Totale delle spese	»	748,896
Benefizio netto cumulativo	»	496,025

Oltre le dette ferrovie normali e speciali, la Svizzera

possedeva chilometri 25.3 di tramways e chilometri 2.7 di ferrovie funicolari.

Le ferrovie funicolari fruttarono gli interessi del capitale d'impianto, e cioè la: Lausanne-Ouchy l'1 8 per 100, la Territet Glion il 10 09 per 100 e la Giessbach il 7.65 per cento. Il tramway di Ginevra ha 9.69 chilometri e frutta il 4.35 per 100; quello di Zurigo ha 8.58 chilometri e rende il 12.77 per 100 e quello di Biel lavora con un *deficit*.

Ferrovie belghe. — Il Belgio, che è stato il primo sul continente ad avere delle ferrovie aperte al pubblico tanto pei viaggiatori come per le mercanzie, trovasi oggi ancora alla testa di tutte le nazioni del mondo per lo sviluppo delle sue linee, in rapporto alla superficie e per le tariffe a buon mercato.

La statistica dimostra che ogni belga prende in media undici volte all'anno la ferrovia. In cinquant'anni le linee dello Stato, sole, hanno trasportato 738,798,838 viaggiatori e 330,943,822 tonnellate di mercanzie e bagagli pel prezzo totale di 2,866,164,228 franchi. Il costo dei trasporti, dal percorso medio e ai prezzi delle diligenze e dei carri, sarebbe stato di 12,454,911,542. L'economia risultante pel pubblico dalla sostituzione delle strade ferrate agli antichi mezzi di trasporto è stata dunque di circa *dieci miliardi* di franchi; questa economia si accresce inoltre di quella che risulta dallo stabilimento progressivo delle linee concesse, lo sviluppo delle quali si può calcolare il terzo di quelle dello Stato. La cifra totale dunque dell'economia può valutarsi certamente a 12 miliardi.

Aggiungiamo inoltre, a grande onore delle ferrovie belghe, che dal 5 maggio 1835 *Ventun* viaggiatori soltanto sono rimasti feriti per causa di servizio, ossia meno di uno per 35 milioni.

Si calcola il valore delle ferrovie del Belgio 1,300,000,000 franchi, la qual somma è di molto superiore ai debiti dello Stato.

Notizie Diverse

Nuovo acquedotto di Nuova York. — I lavori del nuovo acquedotto sotterraneo che deve condurre le acque del lago di Crotin al serbatoio del Central Park a New-York, sono già incominciati da alcuni mesi e sono spinti avanti colla massima attività. Ad una certa profondità sotto il suolo, al disotto dei campi, dei prati e dei boschi, alla luce di innumerevoli lampade da minatori e lampade elettriche, 6000 uomini lavorano giorno e notte a questa galleria gigantesca, che sarà scavata in piena roccia, sopra una lunghezza di più di 28 miglia. Durante le ventiquattro ore di cui si compone il giorno, il lavoro non cessa mai se non due ore, per permettere ai 3000 operai che sono nelle gallerie di uscire allo scopo di andare a mangiare e a riposarsi, mentre 3000 altri discendono nei pozzi e vanno a sostituirli. Centinaia di scavatori, mossi dal vapore o dall'aria compressa, sono continuamente in movimento, mentre potenti macchine fanno risalire alla superficie il materiale scavato, mercè i pozzi numerosi che sono stati aperti in tutto il percorso.

Malgrado ciò i lavori non potranno essere terminati che fra due anni; ma allora la città di New-York sarà abbondantemente alimentata di acqua pura e limpida. Sarà la galleria più lunga del mondo e avrà costato circa 60 milioni di dollari. Il tunnel del Moncenisio non è lungo che sette miglia e mezzo ed è costato circa 15 milioni di dollari; mentre quello del San Gottardo, la cui lunghezza è di nove miglia e mezzo, non è costato molto di più.

È difficile farsi un'idea della rapidità con cui sono condotti i lavori. L'impresa è divisa in due parti, da High Bridge a Tarrytown e da Tarrytown al lago Criton. In tutto il percorso vi sono venti[illegible] pozzi; ed ogni subappaltore deve scavare la parte del t[illegible]el che gli è assegnata e costruirvi la condotta d'acqua in pietrame. Più di 8000 uomini in tutto sono impiegati al lavoro; 6000 sotto il tunnel e 2000 alla superficie. In fondo di ogni pozzo gli operai lavorano in due direzioni, gli uni in direzione del Sud, gli altri in direzione del Nord, dimodochè queste varie comitive si incontreranno verso la metà della distanza tra ogni pozzo, e si dice che i piani siano così bene eseguiti che non è possibile che vi sia più di un pollice di differenza sopra ogni frazione di tunnel così scavata.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviari rimasero per la maggior parte intrattati, ovvero trattati freddamente. Qualche transazione ebbero le azioni della Società delle Meridionali al prezzo di 695 circa; e le azioni della Società della Mediterranea al prezzo di 552 a 550.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (25 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti al mantenimento ordinario pel periodo di anni 6, a decorrere dal giorno della consegna al 30 giugno del sesto anno, dei vari tronchi d'alveo del torrente dei Camaldoli, influente Carmine, e due diversivi del medesimo alveo, nonchè del canale tra Licola e Patria, detto degli Abruzzesi, e canaletti nel bacino dei Bagnoli ed al piede del monte Coroglio, provv. deliberato per l'annua somma di L. 16,488. Cauzione provv. L. 3,500; def. il decimo.

Prefettura di Sassari (26 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la ricostruzione del ponte sul Rio Perdas fittas e per la deviazione di un tratto di strada, della lunghezza di m. 327.50, e per il rialzamento dell'impigliatura della comunale Fonni-Gavoi, mediante la presunta somma di L. 44,600. I lavori dovranno completamente ultimarsi entro mesi otto dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Rovigo (26 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di rialzo, ingrosso ed imbancamento dell'argine sinistro di Po in Froldo Saraceni comune di Polesella, secondo il progetto tecnico in data 23 maggio 1885, approvato con Ministeriale decreto 25 agosto p. p., n. 9849. Prezzo lire 23,605, Cauz. provv. L. 1,200; def. il decimo. Dep. per spese L. 470. — L'appaltatore dovrà dare il detto lavoro compiuto entro giorni ottanta naturali e consecutivi, decorribili dalla consegna.

Prefettura di Ferrara (26 settembre, ore 11 ant., def.) — Appalto di lavori per costruzione di banca alle Coronelle Muraglie, e parte della Coronella Avezzana in destra di Panaro. Prezzo L. 9,641.75.

Città di Roma (28 settembre, ore 11 ant., def.) — Appalto dell'eseguimento di tutte le opere e provviste per la modificazione del tratto di strada comunale Nomentana prima e dopo il ponte omonimo, provv. deliberato per L. 13,945.62.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (28 settembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Brezza, dallo innesto con la provinciale di Roma presso Capua all'incontro dell'altra strada « 1.o tratto di Mondragone », presso Sant'Andrea del Pizzone, della lunghezza di m. 16,320. Annuo canone L. 12,570. Cauz. provv. L. 1,500; def. un'annata di estaglio. — L'appalto avrà la durata di un sessennio, con facoltà all'Amministrazione di prorogarla di un altro anno. Fat. mezzodì 14 ottobre.

Prefettura di Basilicata (29 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori della costruzione della traversa nell'abitato di Accettura, della lunghezza di metri 546.78, che fa parte della strada dalla nazionale dell'Agri alla provinciale Potenza-Spinazzola, provv. deliberato per L. 36,933.60.

Comune di Corleto Perticara, prov. di Basilicata (29 settembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle

due vie interne Roma e Comitato della lunghezza di m. 665.15 la prima, e di m. 460.20 la seconda, per L. 26,779.81. I lavori dovranno interamente completarsi nel termine di un anno dalla consegna. Cauz. provv. L. 1600; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Mantova (29 settembre, ore 10 ant. def.) — Appalto dei lavori di difesa frontale della parte centrale del froldo Mora di Portiolo all'argine destro di Po fra i cippi 107 e 109 in comune di San Benedetto Po. Prezzo lire 17,520. Cauz. provv. L. 800, def. il decimo. I lavori dovranno compiersi entro giorni quarantacinque naturali consecutivi dalla consegna.

Amministrazione provinciale di Roma (30 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione di 3 case cantoniere nelle strade provinciali Aurelia e Tiburtina e di rialzamento di altra casa cantoniera lungo la strada Salaria, provv. delib. per L. 26,072.82. Cauz. provv. L. 550.

Città di Formia (30 settembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di costruzione del 2.o tronco di questa nuova strada interna, della lunghezza di m. 524.40, provv. aggiudicato mediante il ribasso del 7 e 1[2 per cento sul prezzo di L. 74,000. Cauz. provv. L. 4,000; def. L. 7,000; dep. p. spese L. 1,000.

Municipio di Ronciglione (30 settembre, ore 10 ant., def.) Appalto dei lavori di costruzione del nuovo carcere mandamentale, provv. aggiudicati mediante il ribasso del 17.60 0[0 sulla somma preventivata.

Città di Venezia (30 settembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto lavoro di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro de' fiume Lemene dal Ponte Cavanella alle Casere di S. Gaetano nei comuni di Concordia e Caorle per l'estesa di m. 13,750, provv. aggiudicato per L. 54,087 45.

Comune di Casteltermini, prov. di Girgenti (30 settembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della condotta delle acque delle sorgenti di Chirumbo nel comune di Casteltermini giusta il progetto redatto dai signori ingegnere Vincenzo Macri, architetto Pietro Burgio e prof. Michele Capitò, che fu approvato dall'ing. capo del Genio civile di Girgenti in data del 20 gennaio 1885 ed in base al testo unico delle condizioni generali di appalto approvato da questo Consiglio comunale nella seduta del 22 luglio 1885 e vistato dal sottoprefetto di Bivona il giorno 27 dello stesso mese, pel prezzo a base d'asta di lire 374,199.91. — Il pagamento delle opere e provviste verrà eseguito dopochè l'acqua sarà pervenuta nelle fontane entro l' abitato, in rate annuali di lire quindicimila duecentoventicinque (L. 15,225) ciascuna fino all'estinzione, e nei modi e colle forme prescritte dall'art. 35 del suddetto capitolato generale di appalto. Cauz. provv. L. 20,000; def. L. 37,419.90.

Prefettura di Parma (1.o ottobre, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori occorrenti per l'imbancamento con parziale difesa frontale dell'argine destro del Taro al froldo del Porto di Tre-Casali in comune omonimo, per un' estesa complessiva di m. 418.50. Prezzo L. 12,490. L'appaltatore dovrà dare ultimati i lavori entro sessanta giorni naturali consecutivi dalla consegna. Il pagamento del prezzo d'appalto sarà fatto in rate di lire tremila cadauna durante l'esecuzione dei lavori e in ragione del loro avanzamento, e nel modo prescritto dall' art. 33 del capitolato generale. Cauz. provv. L. 600; def. il decimo.

Città di Domodossola (1.o ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto). — Appalto dei lavori di demolizione dell'attuale vecchio fabbricato, denominato ex casa Facini, ed erezione in sostituzione del nuovo fabbricato dell'Asilo per l'infanzia, giusta il progetto del cav. ing. Gio. Batt. Falcioni, del 24 giugno 1883 e successivo capitolato in data 25 febbraio 1885, ed i capitoli addizionali deliberati dalla Deputazione in data 1.o luglio scorso, pel prezzo a corpo di L. 45,000, lasciando la Amministrazione a beneficio dell'Impresa il materiale di demolizione del vecchio fabbricato suddetto e casa attigua di proprietà dell'Asilo stesso. — L'appaltatore dovrà dar principio ai lavori tosto che ne avrà avuta la regolare consegna, e portarli a compimento nel termine di un anno e mezzo. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 6,000. Fat. mezzodì 16 ottobre.

Amministrazione consortile per la strada da Iglesias a Guspini. Iglesias (3 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto simultaneo dei due tronchi da Flumini Maggiore ad Arbus. (V. n. 35 del *Monitore*).

Prefettura di Ravenna (3 ottobre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di rettilineazione e sistemazione di un tratto del fiume Senio in territorio Cotignola comprendente le Botte Montusca, Casello, Masulla e S. Antonio. Prezzo L. 33,430, ed i lavori dovranno essere compiuti entro il termine di 120 giorni naturali consecutivi dalla consegna. Dep. L. 1,500.

Ospizio Lercara in Ovada (3 ottobre, ore 11 ant., def.) — Appalto della costruzione di un fabbricato ad uso ricovero, p ovv. delib. per L. 198,825.

Città di S. Maria Capua Vetere (4 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie pel riselciamento del Corso Adriano, con laterali marciapiedi, per la sistemazione del piazzale San Pietro, pel selciato del piazzale circolare San Francesco, e pel prolungamento dei marciapiedi da Piazza d' Armi agli Archi Adriano di questa città. Prezzo L. 109,746.12 (oltre gli imprevisti). Cauz. provv. lire 1,700. Fat. ore 11 ant. 22 ottobre.

Genio militare — Direzione di Cuneo (5 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma capace di un battaglione e la sistemazione delle caserme Piazza Castello e San Filippo per l' accasermamento di un reggimento fanteria completo in Fossano, ascendenti a L. 225,000, e da eseguirsi nel termine di giorni 500 dalla data del verbale di consegna a mente del § 2.o delle condizioni speciali per l' Impresa. Dep. L. 22,500. Fat. a 15 giorni.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (5 ottobre, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto delle opere occorrenti per il prolungamento del bacino maggiore da raddobbo nel R. Arsenale marittimo di Venezia, per lo ammontare di L. 150,000 da eseguirsi in giorni 270, per l' esecuzione delle quali l' impresa dovrà assoggettarsi a tutte le discipline vigenti e che potessero andare in vigore nel detto Arsenale, tanto per l' orario degli operai, quanto per i controlli di estrazione ed introduzione di materiali, senza alcun diritto a compensi per la osservanza di tali discipline. Dep. L. 15,000. Durante l' eseguimento dei lavori saranno pagati abbuonconti in ragione dei 19[20 del lavoro eseguito, in somma non minore di L. 15,000, ad eccezione dell'ultimo. Dep. per spese L. 2,000. Fat. ore 2 pom. 20 ottobre.

Genio militare — Direzione di Alessandria (5 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori per la costruzione di parte di una caserma per un reggimento di fanteria in Tortona, ascendente a L. 250,000 e da eseguirsi nel termine di giorni 360 dalla data del verbale di consegna, a senso del prescritto al paragrafo 2 delle condizioni speciali per l' impresa. Dep. L. 25,000. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Ancona (5 ottobre, ore 12 merid., fat. — Appalto dei lavori di costruzione di un muraglione di riparo lungo il Molo Nord nel porto di Ancona, e di un fabbricato ad uso Faro presso la testata di detto Molo, provv. aggiudicato per L. 40,240.20.

Comune di Castell' Arquato. Prov. di Piacenza (5 ottobre, ore 11 ant. 1.a asta) — Appalto delle opere di costruzione della strada comunale obbligatoria dei Rivi e Costa dei Martani di metri 4645.75, giusta il progetto 5 ottobre 1882 ed il relativo capitolato facente parte del progetto medesimo redatto dal geometra comunale sig. Cavallini Giovanni. Prezzo L. 70,194.81. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 5,000. I lavori dovranno ultimarsi nel termine di cinque anni, e così: il primo tronco del Casone Garzi alla Costa dei Martani nel periodo di un biennio, gli altri due dalle case Martani al palazzo dei frati e da questa località ai bagni entro gli ultimi tre anni. Durante l' esecuzione dei lavori l'appaltatore dovrà accettare le prestazioni in natura fino a concorrenza di L. 40,000 valutate come da tariffa inserta nel Capitolato. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Rovigo (6 ottobre, ore 10 ant.. def.) — Appalto dei lavori di costruzione di un antipetto di sasso trachitico euganeo a presidio dell' opera di verde che protegge frontalmente l' argine destro d' Adige, nella località Volta Casoni Comune di Badia, secondo il progetto tecnico in data 20 giugno 1885, approvato con Ministeriale decreto 2 corrente num. 68688-10196, Divisione 5.a. Prezzo L. 15,840. Cauz. provv. lire 800; def. il decimo. Dep. per spese L. 300. I lavori dovranno compiersi entro 90 giorni dalla consegna.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto del Municipio di Torino la fornitura di un ponte metallico sulla Dora Baltea.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

GESTIONE PROVVISORIA

DELLE

STRADE FERRATE GIA' ROMANE

AVVISO

per fornitura d' Olio d' Oliva

L' Amministrazione delle Strade Ferrate già Romane, volendo procedere all' acquisto di chilogrammi 80,000 di Olio di Oliva pel Magazzino di ROMA, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 15 Settembre 1885, il quale è visibile presso la Sede della Gestione in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana, n. 7) e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, PISA, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento, all' Incaricato della Gestione provvisoria, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 29 corrente:

Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per fornitura d' Olio d' Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta il giorno 30 successivo alle ore 2 pom. con riserva di scegliere quella o quelle che sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna qualora non siano giudicate convenienti, e ciò senz' obbligo di dichiararne il motivo.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente nell' atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa centrale dell' Amministrazione in Firenze un deposito di L. 250 per ogni 10,000 chilogrammi d' Olio pei quali intende concorrere.

Tale deposito dovrà esser fatto in contanti o in titoli del Consolidato Italiano, valutati al prezzo di Borsa. od in fedi di credito del Banco di Napoli girate a favore del Cassiere Capo delle Strade Ferrate già Romane. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente, od un suo delegato, potrà assistere alla apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell' Olio (per merce resa franca nel Magazzino di Roma) dovrà esser scritto in tutte lettere e in cifre nell' offerta.

Firenze, 18 Settembre 1885.

L' Incaricato della Gestione Provvisoria.

Digitized by Google

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

(Esercizio della Rete Adriatica)

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 *milioni intieramente versato*

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante il 1° Ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	Banca di Credito Italiano	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Banca di Sconto di Parigi	»	6 30
» *Id.*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Id.*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Basilea*	»	i signori de Speyr e C.	»	6,30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite al 18° sorteggio, avvenuto il 15 maggio u. s., al loro valore nominale.

Firenze, 18 Settembre 1885.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' ing. comm. **A. COTTRAU**
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (Stabia)

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano*, *e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

SOCIETÀ ANONIMA — Capitale Versato L. 3,500,000

TORINO — PAVIA — BERGAMO

SEDE SOCIALE - TORINO, PIAZZA S. CARLO, 5

Il Consiglio d' Amministrazione avendo fissato in **L. 25** per Azione il riparto utile del 1° semestre 1885, questo sarà esigibile a partire dal **1° ottobre p. v.**, presso la Cassa Sociale contro rilascio del vaglia N. **44.**

LA DIREZIONE.

AUG. COURTIAL &

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D' OGNI SISTEMA

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA D' OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D' ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO.

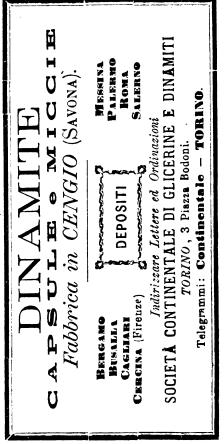
UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

MATERIALI DA VENDERE

L' Impresa delle fortificazioni sul Moncenisio, in seguito all' ultimazione dei lavori, mette in vendita a Susa i materiali provenienti dai suoi impianti meccanici e dai suoi cantieri. Rivolgersi per schiarimenti e trattative all' Impresa stessa al Moncenisio.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

G. Pintor Direttore propr. responsabile

Anno XVIII — Mercoledì 30 Settembre 1885. — Num. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE
al Congresso internazionale di Bruxelles

(Continuazione — Vedi numero 38).

La terza questione sottoposta alla 2ª Sezione riguardava i *mezzi generali per garantire la sicurezza della circolazione;* ed i quesiti ad essa relativi erano stati così suddivisi:

a) *Arresto dei treni freni continui*). *Esercizio delle linee a lunghe pendenze;*

b) *Provvedimenti a prendersi riguardo il materiale, per garantire la sicurezza dei viaggiatori* (*costruzione delle vetture; mezzi d'intercomunicazione: corde-segnali; apparecchi diversi*),

c) *Norme a seguirsi per garantire la sicurezza del personale incaricato delle manovre nelle stazioni.*

A) La questione dei *freni continui* doveva necessariamente dar luogo a discussioni e rapporti interessantissimi. Da una decina d'anni essa forma una delle più serie preoccupazioni delle Amministrazioni ferroviarie ed è oggetto di studi e ricerche per parte degli inventori, i quali vanno a gara per giungere alla soluzione più conveniente tanto dal lato della semplicità, quanto da quello della sicurezza. Fra le relazioni presentate al Congresso e che maggiormente interessarono l'attenzione dei congressisti, noi citeremo le relazioni sugli esperimenti fatti in Svizzera dei freni Heberlein, Hardy, Wenger e Koerting, e di quelli eseguiti sulle ferrovie dello Stato francese, dei freni Westinghouse, Hardy, Achard (freno elettrico), Wenger e Hardy.

Venne proposto da un membro che l'Assemblea si pronunciasse sulle qualità che debbono presentare i freni continui, e sul sistema automatico dei medesimi.

La maggioranza però fu d'avviso che non fosse il caso di emettere un voto su questo punto, e la Sezione addivenne alla seguente deliberazione:

« Considerato che i freni continui resero in questi ultimi anni incontestati servigi all'esercizio delle ferrovie, il Congresso ritiene che debba raccomandarsene l'applicazione nella più larga misura, sempre quando essa sia compatibile colle condizioni d'esercizio delle diverse Compagnie ».

Per quanto riguarda l'*esercizio delle linee a lunghe pendenze*, la Sezione si occupò dell'impiego del *contro-vapore*, sull'uso del quale si disputa ancora fortemente, malgrado che già parecchio tempo sia trascorso dall'epoca in cui se ne fecero le prime applicazioni. A questo proposito venne data comunicazione di un'interessantissima memoria sull'impiego dei freni continui per moderare la velocità lungo la ferrovia del Gottardo, la quale presenta, fra le altre, una pendenza continua del 2.5 0/0 sui tratti d'accesso al gran *tunnel*, dei quali uno è lungo 30 e l'altro 40 chilometri.

B) La questione della *costruzione delle vetture sotto il punto di vista della sicurezza*, diede occasione alla Sezione d'intrattenersi sulla trazione continua, sul modo di fissare le gabbie delle vetture sui telai, ed infine sul modo d'attacco dei cerchioni delle ruote. Su quest'ultima questione non si addivenne ad una decisione.

Relativamente all'*intercomunicazione*, un membro ricordò gli esperimenti fatti in Inghilterra delle corde-segnali, i risultati ottenuti in Francia dall'applicazione del sistema Preud'homme, e quelli ottenuti dai sistemi pneumatici.

La Sezione finalmente conchiuse all'unanimità che « è a desiderare che si stabilisca un sistema efficace d'intercomunicazione fra i viaggiatori e gli agenti addetti al servizio di quei treni specialmente, che hanno lunghi tragitti senza fermate ».

C) La Sezione, circa alle *norme da seguirsi per garantire la sicurezza del personale incaricato delle manovre di stazione*, non si occupò che della parte relativa all'allacciamento e slacciamento meccanico, tutte le altre questioni

essendo piuttosto di competenza della sezione d' esercizio. Nè essendosi da alcuno presentato un sistema che abbia a ritenersi sufficientemente pratico, la Sezione, senza che si sollevassero opposizioni, emise il seguente voto:

« Attesochè sino ad ora nessun sistema meccanico di allacciamento e slacciamento in manovra abbia dato soddisfacenti risultati, la Sezione fa voti perchè si perseveri negli studi e nelle ricerche relative ».

Il programma del Congresso deferiva alla Sezione della Trazione e del Materiale, un'ultima questione: quella delle *applicazioni dell'elettricità all'esercizio delle strade ferrate.* Si riconobbe che questo argomento interessava pure la 3ª Sezione (*Esercizio*), la quale aveva avuto occasione più volte di pronunciarsi sull' impiego di detta forza, specialmente nello studio dei varii *Blok-system.* Per conseguenza la 2ª e 3ª Sezione stabilirono di riunirsi per esaminare insieme e sotto l' aspetto generale, l' accennata questione, per la quale però mancò il tempo perchè il Congresso potesse occuparsene a fondo, quanto la sua importanza avrebbe richiesto.

Parecchie furono le proposte avvanzate, ma sovra tutte diede luogo ad una discussione animatissima quella, colla quale si proponeva: « Che la seconda e terza Sezione si dichiarassero del parere che per la trasmissione d'un'azione a distanza, si possa accordare la stessa fiducia tanto ai sistemi elettrici quanto a quelli meccanici, ove presieda la stessa abilità nel loro impianto ed uso ».

L' Assemblea, ritenendo troppo formale questa dichiarazione, si limitò alla seguente deliberazione: « La 2ª e 3ª Sezione riunite constatano i considerevoli progressi realizzati nell'impiego dell'elettricità applicata alle ferrovie e ritengono probabili, come del resto sono a desiderarsi, nuovi progressi, i quali aumenteranno notevolmente la sicurezza. La questione poi se debbonsi preferire gli apparecchi elettrici a quelli meccanici o viceversa, è una questione che ha troppa attinenza colle varie condizioni di specie, di distanza, di clima e di natura d'apparecchi etc., perchè torni possibile il risolverla senza uno studio comparativo di tutte le preaccennate condizioni ».

La proposta di far decidere dal Congresso se non siansi generalmente a preferire i generatori magnetici alle pile, non fu approvata perchè d'indole troppo speciale.

Così pure le due Sezioni riunite respinsero, come esorbitante dal programma del Congresso, la proposta di stabilire un accordo fra le grandi Compagnie ferroviarie, allo scopo di procedere ad esperimenti per le diverse applicazioni dell'elettricità, pei quali occorrono molte spese e molto lavoro.

E qui ha termine il nostro succinto esame dei lavori della Sezione della Trazione e del Materiale.

Passiamo ora alle deliberazioni della 1ª Sezione.

I lettori ben vorranno concederci venia, se in questi brevi cenni non abbiamo creduto di dover fedelmente seguire, in senso progressivo, l'ordine numerico delle quattro distinte Sezioni in cui era diviso il Congresso.

Anche per i lavori della 1ª Sezione non faremo che dare un breve riassunto, come abbiamo praticato per quelli della 2ª Sezione. Tornerebbe del resto assai difficile, se non impossibile, il fare fin d'ora un'esatta e fedele relazione dei lavori del Congresso, attesochè non siano ancora stati pubblicati gli atti nè le memorie che, in gran numero presentate all' ultimo momento all' Ufficio di Presidenza, non si poterono neppure dai congressisti sufficientemente esaminare per discuterne colla dovuta serietà.

La 1ª Sezione era incaricata dei quesiti relativi alle strade ed ai lavori; ed il primo di questi quesiti, secondo il programma, riguardava il genere di ferrovia che meglio si adatta a ciascuna linea, secondo la sua natura ed importanza.

Furono i seguenti punti che, relativamente a tale questione, formarono oggetto di discussione e di una relazione presentata al Congresso in seduta plenaria:

A) *L'armamento con lungarine o traverse metalliche può, sotto i molteplici punti di vista della stabilità, del costo di primo impianto, della spesa di manutenzione e della durata, in ogni caso ovvero solo in determinate circostanze star a pari coll'armamento su traverse in legno? Quali poi debbono essere le condizioni di costruzione e d'esercizio di quelle linee principali o secondarie sulle quali puossi ritenere preferibile l'armamento completamente metallico?*

Nessuno si levò a difensore dell'armamento su lungarine metalliche, e si è con ragione che la 1ª Sezione constatò nel suo rapporto che tale sistema tende a scomparire.

La questione invece delle traverse metalliche paragonate a quelle in legno, questione tanto controversa nel ceto tecnico ed industriale, diede luogo a lunghe discussioni, talvolta assai vivaci, sia in seno alla 1ª Sezione, sia nella seduta plenaria; essa venne esaminata sotto il doppio punto di vista della stabilità e dell'economia.

Finalmente tanto la 1ª Sezione, quanto l'Assemblea plenaria si mostrarono in maggioranza dell' avviso che « dal lato tecnico, le traverse metalliche possono sostenere la concorrenza delle traverse in legno, sia sulle linee di maggior traffico, sia su quelle di minor importanza ».

Per quanto poi concerne il lato finanziario della questione, la maggioranza della 1ª Sezione fu d' avviso che « si dovesse in ciascun caso particolare fare il paragone fra i due sistemi tenendo conto dei molteplici elementi menzionati nel quesito presentato al Congresso ».

Le più disparate opinioni vennero manifestate durante la discussione in Sezione della sovraccennata questione, e ben val la pena che noi ne citiamo qualcuna, per dimostrare quanta influenza abbiano sulla scelta a farsi fra i due sistemi, le circostanze di tempo e di luogo.

Il sig. Lemesurier, presidente del Consiglio d' amministrazione delle ferrovie dello Stato egiziano, riferì che in Egitto il suolo è impregnato di sali, i quali esercitano una azione deleteria sul metallo delle traverse: egli preconizzò pertanto per quel paese l' impiego delle traverse in legno.

Il sig. Kowalski, ingegnere capo del servizio centrale dell'esercizio della ferrovia Bona-Guelma e suoi prolungamenti, si dichiarò invece del parere che in Algeria sia preferibile l'impiego delle traverse metalliche.

Un membro fece osservare che in alcuni paesi il legno è attualmente di una tale modicità di prezzo, che assolutamente non potrebbero prender voga le traverse metalliche.

Un altro membro fece un' osservazione in senso inverso per un paese in cui il legno è eccessivamente caro.

La durata d'una traversa metallica dipende evidentemente dalla sua forma, dal suo peso, dalla natura del sotto suolo, ed infine dal grado di resistenza che deve sopportare.

La maggioranza della 1ª Sezione fu d'avviso che « l'impiego delle traverse metalliche, della forma e del peso coi quali sono oggidì generalmente adottate, è ancora di data

troppo recente perchè già si possa stabilire la durata precisa delle medesime ».

La questione della spesa della mano d'opera per la manutenzione delle ferrovie su traverse metalliche venne diversamente apprezzata dai membri della 1ª Sezione. Risulta infatti da dichiarazioni fatte dai delegati germanici, austriaci, olandesi e francesi, che tale spesa è maggiore di quella occorrente per le ferrovie su traverse in legno, nei primi due o tre anni dacchè furono collocate le traverse, ma che dopo essa diminuisce per raggiungere tutt' al più quella occorrente per le ferrovie su traverse in legno.

I delegati belgi della 1ª Sezione furono di opposto parere; per essi l' armamento metallico, costituito colle traverse fin' ora impiegate su grande scala, deve occasionare sull' intiera rete belga, una spesa di manutenzione più gravosa di quella richiesta pelle ferrovie a traverse in legno.

Per quanto riguarda la forma e le dimensioni da preferirsi per la traversa metallica, la maggioranza della 1.ª Sezione dichiarò: « che le esperienze finora fatte non riuscirono abbastanza concludenti per poter stabilire un tipo ad esclusione d' ogni altro ».

B) *Devesi impiegare la stessa traversa metallica tanto sulle linee principali di grande traffico e sulle linee strategiche, quanto su quelle secondarie?*

Dopo aver discusso lungamente sugli inconvenienti di due specie di traverse sulla stessa linea, e sui vantaggi economici che presentano le traverse meno forti sulle linee secondarie, la maggioranza della 1ª Sezione fu d' avviso: « che debbono adattarsi due specie diverse di traversine, secondo trattisi di linee principali, ovvero di linee secondarie le quali non siano destinate a diventare *mai* linee principali ».

Nel caso invece in cui questa trasformazione possa effettuarsi in un tempo non molto lontano, si raccomanda di adottare un solo e stesso tipo di traversa.

C) La 1ª Sezione ebbe ad esaminare la preaccennata questione anche sotto il rispetto dei diversi tipi di strade, e specialmente dei differenti profili di rotaia che debbono adottarsi su di una stessa rete ove tanto la velocità quanto l' intensità del traffico variano notevolmente.

A questo proposito si manifestò grande disparità di opinioni; ecco in riassunto le deliberazioni prese, ed alcune opinioni emesse:

1° Per le linee principali a grande traffico, su cui debbono passare gravi pesi, e per quelle strategiche, la maggioranza opinò che « si dovesse adottare un profilo di rotaia a fungo di grande altezza, allo scopo di aumentare la sua durata, avuto riguardo al consumo ».

2° Per le linee secondarie destinate a diventare fra breve principali, è conveniente adottare le rotaie impiegate sulle linee principali, liberi però di diminuire razionalmente la resistenza dell' armamento fino all' epoca della trasformazione della linea, aumentando la distanza delle traverse.

3° Per le linee secondarie non destinate a diventare principali, le opinioni si manifestarono divise, principalmente circa la maniera colla quale la linea deve essere stabilita.

Alcuni membri dissero di non poter ammettere, in nessun caso, due profili differenti di rotaie sopra una stessa linea, e quindi si pronunciarono per l' uso, sulla linea secondaria che sempre deve conservarsi tale, del profilo di rotaia della linea principale.

Altri preconizzarono un profilo di rotaia ridotto, nuovamente studiato, in vista della diminuzione dei pesi sulla via.

Altri finalmente, dissero di preferire una soluzione intermedia, e si dichiararono per l' uso della rotaia della via principale, ma facendo astrazione dall' innalzamento dato al fungo sulle vie di grande traffico in vista della resistenza al consumo; ed è naturale che in tal caso, si aumenterà in una misura razionale la distanza delle traverse, per dare alla linea un grado di resistenza proporzionata all' uso cui deve servire.

Ed ecco esposti brevemente i lavori della 1ª Sezione sulla prima questione del programma: certamente non riuscì possibile al Congresso di discuterla in tutti i suoi elementi; ma occorre far la dovuta parte al breve spazio di tempo concesso alla Sezione, che la costrinse a limitare i punti di discussione; ed in ogni guisa non si potrà negare che risoluzioni serie furono adottate, e che se pure la questione della concorrenza dell'armamento completamente metallico con quello su traverse di legno rimane aperta, si conosce ora almeno sotto quali aspetti bisogna studiarla per giungere a pratici risultati. Le linee su lungarine furono condannate, anche dagli stessi Germani ed Austriaci i quali le esperimentarono fino a questi ultimi anni. Il Congresso poi ha pareggiato, sotto il lato della stabilità della via, la traversa metallica alla traversa in legno, riservando però l' esame della questione della spesa in ciascun caso particolare; e più sopra noi abbiamo visto quanto numerosi siano gli elementi di cui si ha a tener calcolo in detto esame.

La seconda questione di cui dovette occuparsi la 1ª Sezione riferivasi: *All' esame ed alle discussioni dei metodi pratici proposti per istituire un paragone, sotto il rapporto delle spese di costruzione e di esercizio, fra diversi progetti di una medesima ferrovia studiati ed elaborati in condizioni differenti di tracciato e di profilo.*

Dietro proposta del sig. Lommel, delegato della ferrovia Giura-Berna-Lucerna, la Sezione espresse il voto che « per l' avvenire, si tenga maggior conto, nella scelta dei tracciati di linee ferroviarie, del razionale rapporto che deve sempre esistere fra il fine ed i mezzi, e fra gli oneri di costruzione ed i risultati d' esercizio che si debbono conseguire ».

Quanto ai metodi destinati a determinare i risultati probabili di un esercizio, sia in introiti che in spese, per proporzionare ad essi le spese di costruzione, la Sezione distinse i metodi rapidi ed approssimativi, da adottarsi nel paragone fra vari progetti preliminari, da quelli più completi e più esatti che si adottano nel paragone di progetti definitivi.

La Sezione ritenne poi rarissimi i casi in cui si possano convenientemente applicare formule empiriche. Alla quasi unanimità ammise che « tutti i dati di uno studio d'ogni progetto debbono condurre a formare il conto dettagliato degli interessi del capitale impiegato, delle spese d' esercizio e dei probabili introiti. Dai dati primitivi potrà stabilirsi qual sistema di esercizio convenga, quali saranno le spese di trazione, ecc. ».

Fra i predetti metodi di paragone dei progetti, attirò la speciale attenzione della Sezione quello proposto dal signor Masui, ingegnere capo delle ferrovie dello Stato belga.

Parecchi congressisti furono poi d'avviso che le regole a stabilirsi per il confronto dei progetti dipendono, in parte,

dai progressi compiuti nella costruzione del materiale rotabile e delle linee.

I signori Brika, delegato francese, Bernard rappresentante della ferrovia Nord Belgio; Duca, ingegnere capo e direttore dei ponti e strade del Belgio, etc., presero occasione dal tema di cui sovra, per trattare particolarmente del rapporto che conviene esista fra la pendenza di una linea ed il raggio delle curve, e delle località in cui debbono stabilirsi queste ultime.

Ed ora non ci resta, relativamente ai lavori della 1ª Sezione, che ricordare come rispetto ai progetti da presceglersi per la costruzione di ferrovie, siasi insistito dal Congresso sulla necessità in ogni caso, prima di addivenire alla definitiva scelta, di ben considerare la velocità che si vuol dare ai treni, e la natura del traffico cui debbe servire la linea.

(*Continua*).

LE FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

In Sardegna si va sempre più accentuando una certa agitazione pel ritardo frapposto dal Ministero nella concessione delle nuove ferrovie che debbonsi eseguire nell' Isola in virtù della legge 22 marzo 1885; ma a parer nostro, i nostri amici dell' Isola hanno torto di lamentarsi, perchè, come dice il proverbio « chi va piano, va sano e va lontano », ed il ministro Genala ha fatto benissimo a non volerne sapere di concessione prima di essersi assicurato, con progetti *approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici*, non soltanto del costo effettivo di quelle linee, ma benanche della possibilità di migliorare le condizioni di esercizio della nuova rete (col ridurre le pendenze eccessive dei primitivi studii di massima), senza aggravare lo Stato di oneri maggiori di quelli contemplati nella legge 22 marzo 1885.

A questo risultato — al certo molto importante per la Sardegna — sembrerebbe ora infatti giunto il Ministro con i nuovi progetti testè ricevuti delle linee *Cagliari-Isili* e *Macomer-Bosa* e con quelli che saranno completati entro il corrente mese delle altre due linee *Macomer-Nuoro* e *Monti-Tempio.* Ed invero per dare ai nostri amici di Sardegna una prova dei vantaggi che deriveranno all' Isola dalla ritardata concessione, ci basterà citare la linea *Bosa-Macomer*, la quale nei primitivi studii misurava una lunghezza di 44,200 metri ed aveva pendenze del *quaranta per mille*, nel mentre con i nuovi progetti misura soltanto 42,200 e non ha in nessun punto pendenze superiori al *trenta per mille.*

In altri termini, qualora si fossero adottati i primitivi studii, il tragitto fra Bosa e Macomer non avrebbe potuto essere percorso in meno di *tre ore*, nel mentre con i nuovi progetti lo stesso percorso potrà essere compiuto facilmente in *due ore*; e ciò, senza tener conto dei vantaggi economici e della sicurezza e regolarità dell' esercizio.

I nuovi progetti sono stati rimessi al Ministero dall'ing. A. Cottrau, di Napoli, il quale — come sanno i nostri lettori — presentò mesi addietro al Ministero — in nome anche di alcuni suoi amici del continente e di un gruppo sardo rappresentato dall' ing. A. Vivanet di Cagliari — una domanda di concessione delle ferrovie complementari Sarde.

Questi nuovi progetti sono stati studiati sopra luogo in questi ultimi sei mesi sotto la direzione dell'espertissimo ing. Emilio Olivieri, noto costruttore della funicolare Vesuviana e delle ferrovie di congiungimento fra i tre laghi di Como, Lugano e Maggiore.

Diamo oggi ai nostri lettori una breve descrizione delle due linee *Cagliari-Isili* e *Macomer-Bosa*, riservandoci di descrivere prossimamente anche le linee *Macomer-Nuoro* e *Monti-Tempio.*

Delle linee del primo periodo, la *Cagliari-Isili* è la più facile. Essa però ha una grande importanza locale, perchè unirà a Cagliari — capoluogo della provincia e porto principale dell' Isola — le importanti borgate che stanno nell'interno e che dall'attuale ferrovia (alla quale, non ostante la sua velocità media di 25 chilometri l' ora, volle darsi il carattere di linea di primo ordine) furono affatto lasciate in disparte.

Secondo il progetto di cui ci occupiamo, la linea Cagliari-Isili è lunga chilom. 77,814 e sarebbe divisa in 4 tronchi. La stazione di Cagliari trovasi presso il porto ad oriente della città e sarebbe congiunta alla stazione della ferrovia principale mediante un binario percorrente l'ampio corso Roma. Da Cagliari la linea si dirige a Pauli-Monserrato, punto quasi centrale del gruppo dei villaggi del Campidano. Da Pauli incomincia a salire sull' Altipiano, che è una delle ultime diramazioni dei contrafforti che, per diverse gradazioni, hanno la loro origine dal gruppo del Jennargentu. Alla stazione di Sicci-S. Pantaleo-Serdiana, la linea raggiunge i 200 metri sul mare; indi scende di nuovo sino al passaggio del rio Mannu a Barroli, che trovasi a metri 124. Risalendo poi di nuovo tocca Senorbi (m. 192), Suelli (m. 229), Mandas (m 495), Serri (m. 565) e finalmente arriva ad Isili (m. 505). In tutta la linea la pendenza massima è del 28 p. 0[00], e trovasi nel tronco 3° Senorbi-Mandas, ed il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Trattandosi adunque di una linea economica, nella quale il traffico non è grandissimo ed il materiale mobile è assai più leggero (non essendo più calcolato per poter resistere a velocità di 80 chilometri l' ora ed alla trazione di macchine potentissime) le condizioni suesposte sono tali da poter permettere un esercizio regolare e non troppo costoso.

La linea *Bosa-Macomer* può dirsi invece fra le più difficili, poichè da Bosa — che è posta al livello del mare allo sbocco del fiume Temo — deve, per così dire, arrampicarsi sopra un altipiano formato da rupi di basalto ed arrivare alla sommità della catena che divide trasversalmente l' Isola, ad un' altezza sul mare di m. 720.

Approfittando dei valloni, che dall' altipiano della Planargia scendono a mare, la linea si potè sviluppare in modo da non dover ricorrere nè a regressi, nè ad opere d' arte di grande importanza pur conservando la pendenza non mai superiore al 30 0[00], anzi per lo più inferiore, ed interrompendo la lunga salita con tratti orizzontali utili, sia per la sicurezza dell' esercizio, sia per potervi stabi-

lire binari pel caricamento delle merci e specialmente dei prodotti agricoli; per il che si sarebbero proposti gli scambi speciali, dei quali già si è fatta un'applicazione sulle linee Menaggio-Porlezza e Ponte Tresa-Luino.

La linea da Bosa a Macomer è lunga chilom. 42,200 e fu divisa in due tronchi, l'uno da Bosa alla stazione di Tres-Nuraghes lungo chilom. 12,050 che servirebbe un importante gruppo di villaggi della Planargia; l'altro da Erès-Nuraghes a Macomer, che toccherebbe solo il piccolo villaggio di Sagama, ma attraverserebbe un'importantissima foresta di piante da sughero, ora di proprietà del Demanio

Nel primo tronco si hanno 64 rettilinei e 64 curve ed il raggio minimo delle curve si è dovuto ridurre a metri 80; nel resto della linea il raggio minimo è di m. 100.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'art. 302 della legge sui lavori pubblici vieta a qualunque persona estranea al servizio delle ferrovie di introdursi, circolare o fermarsi lungo le linee, eccettuandone però i funzionari amministrativi o politici, gli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato, da indicarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

Ora, ad evitare gli inconvenienti molteplici verificatisi più volte per la mancanza di siffatta indicazione ed i conflitti frequenti tra il personale ferroviario ed altri agenti addetti a pubblici servizi, S. E. il Ministro dei lavori pubblici, con decreto del 28 maggio 1885, ha stabilito la seguente norma fissa, che dovrà aversi presente dal personale ogni qual volta si tratterà di redigere verbali d'accertamento di contravvenzione al citato articolo 302 della legge sui lavori pubblici ed all'art. 52 del regolamento circa la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. D. 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2.a):

« Il divieto d'introdursi, di circolare e di fermarsi « nel recinto della ferrovia e delle sue dipendenze « non è esteso ai Reali carabinieri, nè ai funzionari « ed agenti della pubblica sicurezza e dell'Ammini- « strazione delle finanze dello Stato per il servizio « doganale ».

« Le guardie campestri, municipali, daziarie e fo- « restali e gli agenti di bassa forza delle Capitanerie « dei porti, come ogni altro funzionario od agente « facente parte di Corpi armati, assimilati a quelli « di pubblica sicurezza, non potranno introdursi, cir- « colare o fermarsi lungo la ferrovia fuori dei luoghi « a ciò stabiliti (passaggi a livello), se non saranno « muniti di apposito permesso personale e temporario, « da rilasciarsi dalla competente Amministrazione « ferroviaria a quelli fra detti agenti per i quali fosse « riconosciuto necessario ».

I permessi di cui si tratta saranno rilasciati così dalle Direzioni generali, come dalle Direzioni d'esercizio.

><

Col giorno 15 ottobre p. v. verrà definitivamente assunto dall'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo l'esercizio delle linee del 1.o Compartimento già delle Ferrovie Romane, e funzionerà a Firenze un Ispettorato principale del Movimento e Traffico alla dipendenza del capo traffico dell'attuale 1.a Divisione.

La dirigenza di tale Ispettorato principale verrà affidata al sig. cav. ing. Leopoldo Municchi.

Apparterranno a detto Ispettorato principale le linee Pisa-Roma (la stazione di Roma esclusa), Pisa-Livorno, Livorno-Colle Salvetti, Pisa-Firenze, Empoli-Asciano, Cecina-Volterra, Chiusi-Montepescali, Ponte Galera-Fiumicino.

Dal giorno 15 ottobre suindicato le stazioni di tutte le linee dipendenti dall'Ispettorato principale di Firenze, dovranno trasmettere rapporti e corrispondenza all'Ispettorato stesso.

><

Il giorno 22 del corrente mese ebbe luogo in Milano, presso il R. Commissariato per l'esercizio delle ferrovie del Mediterraneo, una conferenza fra i rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, allo scopo di stabilire di comune accordo gli orari da attivarsi nella prossima stagione invernale sui laghi Maggiore, di Como, Lecco e di Lugano e per le ferrovie e diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti.

Presiedeva la conferenza il R. Commissario per le ferrovie comm. Bussi, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici. Erano poi presenti: per la Direzione generale delle Poste il cav. Faraut: pel Commissariato dell'esercizio della rete Adriatica, il cav. Maironi: per la Società delle ferrovie del Mediterraneo, i sigg. comm. Barbavara, comm. Confalonieri e cav. Vismara; per la Società delle Strade ferrate dell'Adriatico, il cav. Gramegna ed il cav. Rosselli; per le Poste svizzere, il sig. Stäger: per la Società delle Strade ferrate del Gottardo, il sig. Siegfried; per la Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, il cav. Mangili: per la Società di Navigazione dei laghi di Como e di Lecco, il cav. Sartorio; per la Società di Navigazione e delle ferrovie del lago di Lugano il sig. Veladini. Fungeva da segretario il R. sotto-Commissario per l'esercizio cav. De Casa.

Nella conferenza venne discusso e di comune accordo approvato, un progetto di orario che fu sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici, in un col verbale della conferenza. Il nuovo orario dovrebbe andare in attività col primo del prossimo mese di novembre.

><

La Società delle Strade ferrate dell'Adriatico ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici l'approvazione della spesa di L. 215,000 occorrente pei lavori di costruzione di un magazzeno per le merci nella stazione marittima di Venezia.

><

Siamo informati che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha interessato la Società delle strade ferrate Meridionali a sollecitare gli studii della ferrovia Bologna-Verona, oltre San Felice, pel tratto nel quale deve succedere l'incontro della linea con la ferrovia di quarta categoria da Ferrara a Suzzara, stata concessa alla provincia di Mantova.

Il progetto di quest'ultima ferrovia per la parte che si riferisce all'attraversamento della Bologna-Verona non fu ancora approvato dal Ministero, il quale

prima di prendere una decisione sulla questione dell' innesto delle due ferrovie, desidera di ben conoscere se la soluzione proposta dalla provincia concessionaria della Suzzara-Ferrara possa essere conveniente anche per la linea da Bologna a Verona.

In causa del ritardo nell' approvazione della predetta parte del progetto, la provincia ha più volte interessato il Ministero a prendere una decisione, imperocchè da un tale ritardo essa rimaneva grandemente danneggiata vedendosi procrastinato il compimento della linea: ed essendo fin qui riusciti infruttuosi i reclami presentati, ha giudizialmente diffidato il Governo di tenerlo responsale dei danni eventuali che le potessero derivare nella sua qualità di concessionaria della costruzione e dell' esercizio della linea. Si è appunto in seguito alla intimazione della diffida precitata che il Ministero ha fatto le sue sollecitazioni alla Società delle Meridionali.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione in linea finanziaria, il progetto, già approvato tecnicamente, relativo ai nuovi impianti ed alla sistemazione della stazione di Sampierdarena.

La spesa da approvarsi rileva complessivamente a L. 3,100,000; però nel corrente esercizio occorrerà solo una somma di L. 1,650,000.

I lavori da eseguire consistono:

a nell' ampliamento e riordinamento dei binari pel servizio della trazione (L. 600,000): nell' impianto di un nuovo deposito delle locomotive (L. 1,650,000): nell' impianto di una officina pel rialzo dei veicoli (L. 850,000).

Per categoria di lavoro, la predetta spesa di lire 3,100,000 va suddivisa come segue: 1.o espropriazioni L. 401,000; 2.o terra, ghiaia ed opere murarie lire 23,200; 3.o armamento L. 662,100; imprevisti lire 303,700.

><

Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio, per la parte che lo riguarda, ha firmato il decreto col quale le Società esercenti le ferrovie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia, sono autorizzate a fare al comma *c*) delle avvertenze poste in fondo alla tariffa speciale comune n. 3, a grande velocità la seguente aggiunta: « Quando le esigenze del servizio lo permettano, l' Amministrazione, alle condizioni di cui al secondo capoverso dell' art. 3 della tariffa, potrà pure assumere l' inoltro con convogli diretti tanto delle merci suddette, quanto di quelle altre che fossero strettamente assimilabili ad esse: ma di natura deperibile, anche se presentate in partite superiori a 10 chilogrammi e fino a 500 per ogni spedizione, purchè però ciascun collo di merce non superi il peso di 50 chilogrammi.

« In tal caso saranno applicati i prezzi della serie A, della presente tariffa, aumentati del 50 p. 0[0] ».

><

Lo stesso sig. Ministro ha anche firmato il decreto col quale la Società delle Strade ferrate Meridionali, nella sua qualità di esercente le ferrovie della rete Adriatica, è autorizzata ad estendere ai trasporti dei viaggiatori e delle merci da una ad altra stazione della linea Napoli-Caserta, da essa esercitata, la tariffa locale in vigore sulle linee Napoli-Capua e Cancello-Avellino, esercitate dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo: in guisa che tanto i viaggiatori che le merci, sia che seguano fra Napoli e Caserta la via di Aversa, sia che percorrano quella di Cancello abbiano a sottostare alla medesima tariffa.

><

Aderendo alle premure fattele dal Ministero dei lavori pubblici, la Direzione dell' Impresa di navigazione sul Lago Maggiore, non ostante la mitezza della sua tariffa di trasporto, ha accettato di estendere al Lago Maggiore le facilitazioni di cui fruiscono sulle ferrovie italiane gli impiegati civili delle Amministrazioni provinciali dello Stato e le loro famiglie.

La predetta Impresa avrebbe quindi disposto che a partire dal 1.o ottobre prossimo sia concessa agli anzidetti impiegati la riduzione del 30 0[0], a condizione che siano provvisti di una richiesta separata pel percorso lacuale. Non sarebbero però concesse fermate intermedie nè riduzioni di prezzo sul trasporto dei bagagli.

><

Ci informano da Taranto che si lavora attivamente nelle opere di compimento del 3.o e del 4.o tronco della ferrovia da Zollino a Gallipoli, compresi fra Nardò-Galatone e Gallipoli, onde poterli aprire allo esercizio nei primi del prossimo mese di ottobre.

Per finire i due tronchi precitati non manca che di completare lo spandimento del secondo strato di ballast e la messa in opera del materiale fisso e dei meccanismi delle stazioni, ai quali lavori si sta attendendo con grande energia onde conseguire lo scopo preindicato.

><

La Deputazione provinciale di Torino ha rivolto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici vive istanze perchè venga dato un energico impulso ai lavori di costruzione della ferrovia da Chivasso a Casale, la cui apertura all' esercizio arrecherà tanto beneficio al commercio ed all'industria della provincia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che meriti la superiore approvazione il progetto redatto dalla Società delle strade ferrate Meridionali per difendere la ferrovia Taranto-Reggio dalle acque del torrente Gemianto, fra i chilom. 139 + 630 e 140 + 486, e pel quale è preventivata la spesa totale di L. 25,000. L' approvazione dovrebbe valere anche di dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha chiesto l' approvazione del Ministero dei lavori pubblici pel mantenimento fino al 31 dicembre del corrente anno di parecchie concessioni accordate, previa autorizzazione del Ministero stesso, dalla cessata Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia a diverse Ditte, di riduzioni sui prezzi di trasporto per merci dirette o provenienti dall'estero ed anche per altre da trasportarsi in servizio interno e cumulativo italiano.

Le preaccennate concessioni nel mentre recano grande beneficio al Governo, assicurano del pari un utile abbastanza considerevole anche all'azienda ferroviaria, trattandosi di trasporti che altrimenti sa-

rebbero sfuggiti alle ferrovie italiane. — Infrattanto rimarrà tempo alla Società di studiare concrete proposte da sottoporre all'aprovazione governativa per le riduzioni che si stimerà opportuno di concedere col 1.o gennaio 1886.

><

È a nostra cognizione che in seguito a parecchi reclami fatti dal pubblico in ordine all'andamento dei treni sulle due reti ferroviarie Adriatica e Mediterranea, il Ministero dei lavori pubblici ha interessati i RR. Commissari per l'esercizio delle reti predette a voler riferire sull'attendibilità dei reclami stessi.

Sappiamo che i Commissari per l'esercizio, dopo sentiti gli Uffici da essi dipendenti, hanno risposto che i reclami fatti sono piuttosto esagerati, massime ove si consideri che si trattava dell'impianto fondamentale di due nuove Amministrazioni, le quali certo non potevano fin dai primordi dell'assunzione del servizio far procedere ogni cosa in modo regolarissimo.

Del resto poi se per taluni treni si ebbero a verificare frequenti ritardi, questi devonsi specialmente attribuire allo straordinario movimento dei viaggiatori nei mesi di estate nelle stazioni balnearie. E questi stessi ritardi si deplorarono, e per le stesse cause, anche negli anni precedenti.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali avverte che fino a nuovo avviso, le distanze chilometriche che devono servire di base nelle tassazioni dei trasporti fra l'Italia e l'Austria, devono computarsi da e per Peri o Cormons stazione, anzichè da e per Peri o Cormons confine.

><

A causa dello straripamento del torrente Tartaro che ha danneggiato la ferrovia Colico-Sondrio per una lunghezza di circa 100 metri fra le stazioni di Morbegno e di Ardegno-Masino, venne sospesa la circolazione dei treni fra i caselli 15 e 16 stabilendo trasbordo per viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità in colli non eccedenti i 50 chilogrammi. I danni potranno essere riparati ed il servizio ripreso fra una settimana.

><

La Direzione delle Strade ferrate del Mediterraneo comunicava, in data 27 corrente, che un fortissimo nubifragio avvenuto nella precedente notte aveva allagato una tratta di binario di circa 1500 metri fra le stazioni di Viareggio e Massa (linea Genova-Pisa) causando guasti di una certa entità in diversi punti della tratta suddetta, e che perciò fra Pietrasanta e Massa si doveva fare il trasbordo dei viaggiatori e bagagli per un percorso di circa 40 minuti a piede.

Ci giunse però ieri sera la notizia che già venne ristabilito il servizio lungo l'intiera linea.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, in seguito ai reclami della Camera di commercio ed arti di Savona per deficienza di carri in quella stazione ferroviaria, ha dato le opportune disposizioni perchè compatibilmente colle altre esigenze di servizio, non abbiano più a ripetersi i lamentati inconvenienti.

Del resto la deficienza di carri deve principalmente ascriversi alle difficoltà create dallo scambio dei veicoli fra le Amministrazioni dell'Adriatico e del Mediterraneo; e tale deficienza si è sentita non solo a Savona, ma anche in parecchie altre stazioni, anche a causa del maggior carico verificatosi nei nostri porti in seguito alle poco buone condizioni sanitarie dei porti francesi del Mediterraneo.

><

Il Consiglio provinciale di Ascoli Piceno ha optato per la retrocessione al Governo della concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di quarta categoria Adriatico-Fermo-Amandola, contenuta nella convenzione del 7 luglio 1881, e ciò a termini della facoltà concessa dall'art. 18 della legge 27 aprile 1885, rinunziando in conseguenza a qualsiasi compartecipazione negli utili di esercizio della ferrovia.

><

Il Consiglio comunale di San Giovanni a Teduccio ha deliberato di far voti al Governo del Re, affinchè disponga che l'attuale stazione ferroviaria per le merci sia anche abilitata al servizio dei viaggiatori.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali è stata autorizzata ad attuare il servizio delle merci a piccola velocità nella stazione di Passirano, lungo la linea da Brescia ad Iseo.

><

Ci scrivono da Sassari che quell'ing. capo del Genio civile, nella sua qualità di R. Sotto Commissario tecnico per l'esercizio delle ferrovie Sarde, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto dei lavori occorrenti per dare una completa sistemazione al molo di approdo nella stazione marittima del Golfo degli Aranci.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici i seguenti preventivi di spesa: *a*) di L. 3,000 per il completamento del fabbricato sotto la pensilina, avanti il fabbricato della Posta nella stazione di Foggia (linea Bologna-Otranto); *b*) di L. 1,890 pell'impianto di una gru idraulica nella stazione di Castel Bolognese, lungo la linea ora ricordata; *c*) di L. 20,500 per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Pianzano.

Da parte poi della Società Mediterranea vennero trasmessi all'approvazione superiore i seguenti altri preventivi: 1) di L. 17,000 occorrenti per l'otturamento di una breccia formatasi in seguito a mareggiata, nel muro di rivestimento del rilevato ferroviario presso la testa Est della galleria delle Grazie lungo la linea da Genova a Spezia; 2) di L. 21,200 pell'impianto di un binario di scarto dei carri merci in transito per la stazione di Bressana-Bottarone, lungo la linea da Voghera a Pavia; 3) di L. 7,400 per la costruzione di un magazzeno e di una tettoia in legno per uso dei telegrafi dello Stato nella stazione di Brignole a Genova; 4) di L. 17,000 pei lavori occorrenti onde rinfiancare le scarpate e rialzare le banchine di una parte dei rilevati e per regolarizzare la piattaforma stradale in alcune trincee, lungo il tronco da Battipaglia ad Agropoli, della linea Battipaglia-Castrocucco; 5) di L. 6,000 per provvedere alla chiusura

con muro di cinta da un lato e con cancellata ordinaria dall'altro, di una tratta della linea Spezia-Confine francese, fra le progressive 7925 e 7445, compresa fra le stazioni di Pegli e di Pra.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto ampliamento stazione Squinzano, ferrovia Bologna-Otranto.

Id. prolungamento ferrovia Marmifera di Carrara sino agli estremi Poggi Ravaccione-Canal Grande-Gioia.

Id, di tettoia nella stazione di Bra lungo ferrovia Carmagnola-Bra.

Nuovo progetto di variante per un maggiore avvicinamento della stazione di Noto alla città: ferrovia Siracusa Licata.

Progetto 1.o tronco Maccione-Domingo a scartamento ordinario ed a forti pendenze della ferrovia Maccione-Calatafimi-Trapani.

Id. di massima d'una ferrovia economica a scartamento ordinario da Altare a Ferrania.

Id. id. id. a scartamento ordinario Rivarolo Canavese-Castellamonte.

Id. d'un ponte sul Ticino a Tornavento lungo la strada interprovinciale da Oleggio a Gallarate (Milano-Novara).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — Alle ore 10 antim. del 15 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici, si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al primo esperimento d'incanto per lo appalto della fornitura di n. 129 scambi semplici completi con cuore capovolgibile in acciaio fuso e tang. 0,10, occorrenti per l'armamento dei tratti Roma-Tivoli e Mandela-Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona. La fornitura sarà divisa in 11 lotti e questi da consegnarsi in località diverse come è indicato negli articoli 1 e 15 del capitolato speciale. L'ammontare della fornitura ascende alla presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 361,950.

La consegna della fornitura sarà fatta pei lotti 1° e 2° nel termine di mesi 4, pei lotti 3° e 4° nel termine di mesi 7 e pei lotti rimanenti nel termine di mesi 8 dalla data della stipulazione del contratto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 18,000, ed in lire 36,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo la data dell'avviso di seguito deliberamento.

— Nello stesso predetto giorno 15 ottobre p. v. e presso lo stesso Ministero, si addiverrà pure col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento al 1° esperimento d'incanto per l'appalto della fornitura e posizione in opera dei meccanismi fissi occorrenti nelle stazioni comprese fra Roma e Tivoli e fra Mandela e Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 261,500.

La consegna e posizione in opera dovrà essere completamente ultimata entro mesi quattro per le stazioni fra Roma e Tivoli, ed entro mesi 8 per le rimanenti dalle rispettive date degli ordini emanati dalla Direzione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,000, ed in lire 26,000 quella definitiva. I fatali sono stabiliti a 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Per ambidue i preaccennati appalti, le imprese deliberatarie resteranno vincolate all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 29 giugno 1885, e modificazioni in data 19 settembre 1885, visibili assieme alle altre carte dei progetti nell'ufficio dei Contratti presso il Ministero dei lavori pubblici.

Ferrovia Mantova-Legnago. — Alle ore 10 ant. del giorno 12 ottobre p. v., presso la R. Prefettura di Mantova si addiverrà, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, al 1° esperimento di incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura di numero 23 scambi semplici a tang. 0,10 e di vari meccanismi fissi (1 serbatoio per rifornitore, 1 pompa per rifornitore, 2 gru idrauliche, 10 segnali a disco, 3 bilancie a ponte da 20 tonnellate, sbarre in ferro, cancelli in ferro per passi a livello ecc.), per l'armamento delle stazioni della ferrovia Mantova Legnago, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 91,650.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 14 marzo 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nelle ore d'ufficio presso la suddetta Prefettura.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni parte della fornitura consegnata entro mesi due e mezzo dal giorno in cui sarà dato alla impresa l'ordine di esecuzione dei materiali e meccanismi.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 4,000 ed in lire 9,200 quella definitiva

Il termine utile per presentare alla Prefettura di Mantova offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, resta stabilito a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Como-Quadronna. — Come abbiamo preannunciato, il 21 dello spirante mese fu aperto all'esercizio il tronco di ferrovia fra Como e il torrente Quadronna, mediante il quale si stabilisce una comunicazione diretta fra Como e Varese, che sarà in seguito prolungata fino a Laveno.

Questa linea, costruita per cura della Società per le ferrovie complementari, ed esercitata dalla Società del Ticino, ha una speciale importanza per i popolati ed industriosi paesi che attraversa, e per rendere agevole il servizio tanto delle merci quanto dei viaggiatori fra il lago di Como ed il territorio di Varese.

Il tronco in parola, ha la lunghezza di m. 22,800 e comprende metri lineari 14,320 in rettilinei, e m. 8480 distribuiti in 41 curve comprese fra i raggi di 1000 e 1250 m.

L'andamento altimetrico della linea è rappresentato da 38 livellette in ascesa e discesa aventi pendenze non superiori al 30 per mille e da 8 tratte in orizzontale dello sviluppo complessivo di metri 3300.

Le stazioni e fermate che si incontrano lungo la linea sono quelle di Como-Lago, Como-Succursale, Camerlata, Grandate, Lucino, Civello, Caccivio, Olgiate e Solbiate.

Al chilometro 22 + 800 questo tronco di linea si innesta alla linea Saronno-Malnate-Varese già in esercizio.

Fra le opere d'arte le principali sono le seguenti: Il viadotto in muratura sul fiume Aperto formato mediante 8 archi e avente la luce di metri 67.20; il ponte sul Cosia a travata metallica di 15 metri di luce; il ponte sul torrente Leveto pure in ferro di m. 7,50 di luce e il cavalcavia alla strada ferrata (rete meridionale).

L'armamento è fatto con rotaie d'acciaio sistema Vignole del peso di chilogrammi 30,60 al metro lineare, e le locomotive per la trazione dei treni sono *locomotive-tender* a tre assi, del peso di 36 tonnellate in ordine di marcia.

Ferrovia Varese Laveno. — Leggiamo nell'*Ape Varesina*:

I lavori assunti dall'Impresa Giandana proseguono colla massima attività. Oltre al magazzino merci della stazione di Varese già in costruzione, fu in questa settimana tracciato anche il fabbricato passeggieri, il quale avrà 37 metri di lunghezza per una media di circa metri 9 di larghezza. Per una fortunata combinazione abbiamo veduto il disegno del prospetto verso la città, ed a nostro parere ci parve molto bello ed elegante. Esso si compone di tre corpi di fabbrica, quello di mezzo sporgente, e gli altri due rien-

tranti. Lo stile di questa facciata è un misto di moresco e di barocco; il tutto ben armonizzato e di una allineatura che non stanca l'occhio.

Il rifornitore dell'acqua sul piazzale della Stazione è quasi terminato.

Dei fabbricati della galleria finora non si è dato mano a nessun lavoro.

— Nella galleria sotto il viale di San Pedrino il lavoro prosegue lentamente. L'avanzamento continua sempre con una media di centim. 40 al giorno. In questa settimana si è anche principiato l'avanzamento dalla parte di Varese, lavoro reso assai difficile dalla caduta di una immensa frana che otturò quasi tutto l'imbocco. — Con queste pioggie frequenti c'è da aspettarsi di peggio!

— Da Gasbenno fino a *Molina* il tronco è finito completamente, tranne il cavalcavia al *Faido*, che però trovasi a buon punto. — Da *Molina* la linea è ultimata fino al bellissimo viadotto del *Chignolo*, di 4 arcate e alto 22 metri, colla relativa posa del ferro, sul quale viaggiano di continuo dei vagoncini, trasportando pietrisco che deve servire per il *ballast* verso Varese.

La trincera in roccia di Cavirate fra poco sarà finita.

Dopo Gavirate non merita di essere menzionato altro che il ponte a Pozzolo di otto arcate a quattro metri circa di luce, e per un'altezza di m 5 circa.

A Gemonio si sta allestendo il piazzale della stazione.

A Cittiglio si è quasi finita la costruzione di una *fermata*.

— A Laveno si è incominciata la costruzione della stazione, la quale è sullo stesso tipo di quella di Varese.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nella seduta del 22 corr. del Consiglio provinciale di Cuneo, il senatore Riberi riferiva sulla: *Proposta di riparto del concorso a carico delle Provincie per la costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.*

L'on. relatore esponeva quanto segue:

Che dai calcoli istituiti dal Genio civile la spesa di costruzione della linea non sarebbe superiore a 52 milioni, ma anche supponendo le difficoltà del tronco di valle Nervia maggiori delle previste, la spesa non dovrebbe essere superiore a 70 milioni;

Che il decimo prima a carico delle Provincie in 7 milioni, per la legge 27 aprile 1885 viene ora ridotto a 1,750,000, di cui ogni centesima parte rappresenta lire 17,500;

Che i sette centesimi perciò che le provincie di Cuneo, Torino e Porto Maurizio ponessero a carico di quella di Alessandria porterebbero una spesa di L. 121,500, ossia un'annualità per 20 anni di lire 6,075 all'anno:

Che però questo concorso non fu accettato dalla Provincia di Alessandria, e la Deputazione di Cuneo, desiderosa di troncare la lunga vertenza e di comporla amichevolmente, anche allo scopo di rimuovere gli ostacoli che si incontrano per non essere ancora definita la questione, avrebbe divisato di ripartire i 7 centesimi in questo modo:

a) Tre centesimi ad Alessandria, ossia sull'ipotesi fatta di L. 52,500 una rata di L. 2,625 per 20 anni;

b) Un centesimo alla Provincia di Cuneo, ossia lire 25,250, cioè una rata di L. 1,262 per 20 anni.

c) Un centesimo e mezzo a Torino.

d) Un centesimo a Porto Maurizio, ossia L. 17,500.

Così Cuneo avrebbe centesimi 53 e 1|2, Torino 32 e 1|2, Porto Maurizio 11, Alessandria 3.

In seguito alla precisa e chiara esposizione di quanto sovra, il Consiglio approvava la seguente deliberazione proposta dalla Deputazione provinciale:

« Che il Consiglio approvi il riparto sovraesposto, e, ove non sia accettato dalle altre provincie, chieda che esso sia stabilito con Decreto Reale, e poichè altre provincie e Comitati fanno istanza che alcune linee siano collocate in prima categoria, il Consiglio di Cuneo richiami e confermi il voto già emesso il 29 ottobre, a cui si associarono i Consigli provinciali di Torino e Porto Maurizio, cioè faccia voto:

« Che la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, la quale ha una grande importanza, considerata anche come transito di scambi internazionali, che assicura la più breve comunicazione tra l'Europa centrale, Nizza e il Mezzodì della Francia, che il conte Cavour dichiarava di non dubbia utilità per la *Provenza e pel bacino dell'alto Po e dell'alto Tanaro*, che è imposta come osservava l'on. presidente del Consiglio dei Ministri nella tornata 14 giugno 1879, *quasi da ragioni economiche e militari*, che ha perciò *uno spiccato interesse generale*, sia classificata tra quelle di 1ª categoria.

Le ferrovie al Consiglio provinciale di Cuneo. — Nelle recenti sue ultime tornate, il Consiglio provinciale di Cuneo, in ordine alle varie questioni ferroviarie che gli vennero sottoposte, oltre alla deliberazione da noi sovra riferita rispetto alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia, approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio in quanto alle nuove linee, per la cui iscrizione si fece istanza dalle località interessate, Cuneo-Bene-Alba-Asti, Savigliano-Bra, Dogliani-Monchiero, Bra-Fossano, Costigliole-Venasca, Porto Maurizio-Bistagno e direttissima Torino-Alba-Savona;

« Mentre crede che l'art. 20 della legge 27 aprile 1885 pel riordinamento ferroviario, parlando unicamente di ferrovie secondarie di un costo chilometrico medio non eccedente le lira 100 mila, non sia applicabile alla direttissima Torino-Alba Savona, chè per le regioni a cui dovrebbe servire non costituirebbe i caratteri di una 4ª categoria;

« Conferma la deliberazione già emessa nella seduta 1° dicembre 1884 di espressamente riservare ogni deliberazione sia sull'entità del concorso della Provincia, sia sulla preferenza nei rapporti delle linee proposte fra di loro;

« E delibera di trasmettere ed appoggiare presso il Governo oltre quelle già depositate nella precedente deliberazione 1° dicembre 1884 le istanze presentate per l'iscrizione delle suddette linee;

« Dichiara in pari tempo non essere il caso di deliberare sulla questione di precedenza rispettivamente sollevata dalla città di Cuneo e di Busca;

« Delibera di unirsi alla sola istanza per l'inscrizione in 1ª categoria della ferrovia Santhià-Borgomanero-Sesto Calende e della linea prealpina Torino-Ivrea-Biella-Intra-Locarno con allacciamento all'internazionale Oulx-Briançon;

« Di passare all'ordine del giorno sulla domanda del Comitato della ferrovia Ormea-Porto Maurizio per concorso nella spesa di costruzione di un porto fra Oneglia e Porto Maurizio e della linea ferroviaria ».

Ferrovia Aosta-Prè St. Didier. — La Deputazione provinciale di Torino, con deliberazione del 10 corr., mandò sottoporsi al Consiglio provinciale, con voto favorevole, l'istanza del consigliere Compans perchè sia chiesto al Governo che venga compresa nei 1000 chilometri di nuove costruzioni ferroviarie, autorizzate dalla legge 27 aprile 1885, la linea Aosta-Prè St-Didier.

Ferrovia Gerace-Gioia-Tauro. — Il sindaco di Bovalino, in provincia di Reggio di Calabria, ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici copia di una deliberazione di quel Consiglio comunale, con la quale si fa istanza al Governo perchè fra i 1000 chilometri di ferrovie complementari autorizzati coll'art. 20 della nuova legge di approvazione delle Convenzioni ferroviarie sia compresa una linea trasversale appenninica fra la Marina di Gerace e Gioia Tauro, congiungendo per tal guisa i due importanti circondari di Palmi e di Gerace ricchi entrambi di prodotti agricoli e più specialmente di olio.

Servizio ferroviario. — *Cambiamento di nome della stazione di Ponte Serchio.* — A cominciare da domani, 1° ottobre, la stazione di Ponte Serchio, della linea Genova-Pisa, cambierà l'attuale sua denominazione in quella di Migliarino.

— *Tassazione dei bozzoli a tariffa generale.* — A togliere ogni incertezza nell'applicazione della tariffa generale dei bozzoli, la Direzione delle ferrovie del Mediterraneo ha diramato a tutte le stazioni della rete il seguente ordine di servizio:

1. Allorquando le spedizioni di bozzoli sia a grande sia a piccola velocità sono soggette all'applicazione della

tariffa generale per non trovarsi nelle condizioni prescritte per fruire della tariffa speciale, non debbono subire l'aumento del 50 0[0 sui prezzi di trasporto stabilito dall' articolo 97 delle tariffe.

2. Le spedizioni a grande velocità dei *bozzoli doppi o doppioni di scarto, sfarfallati, lavati e spogli della seta*, allorchè non si trovano nelle condizioni prescritte per fruire della tariffa delle merci e messaggerie debbono pure andar soggette all'applicazione della tariffa generale dei bozzoli, ed in questo caso vanno esenti dall'aumento del 50 0[0 di cui al citato articolo.

3. Le spedizioni invece a piccola velocità di *bozzoli doppi o doppioni di scarto, sfarfallati, lavati e spogli della seta* dovendo sempre essere tassate colla tariffa indicata nella nomenclatura delle merci anzichè con quella dei bozzoli, sono soggette all'aumento del 50 0[0 ogni qualvolta non raggiungano il peso di 150 chilogrammi per metro cubo.

Tramvia San Donà-Ponte di Piave. — Lunedì 14 corr. ebbe luogo in San Donà di Piave una riunione dei sindaci di Ponte di Piave, Salgareda, Noventa di Piave e San Donà ed altri Comuni allo scopo di deliberare sulla iniziativa da prendersi per la costruzione di un tramvia da San Donà a Ponte di Piave, il quale congiungerebbe le due linee Mestre-San Donà e Treviso-Motta.

Ammessa la massima, furono incaricati gli ingegneri Magello e Rodriguez di presentare un progetto tecnico ed economico.

Si è stabilito che i concorsi da chiedersi ai Comuni interessati siano lievi e proporzionati ai vantaggi che ciascuno di essi potrà aspettarsi.

Tramvie astigiane. — Le tramvie astigiane vennero aggiudicate ad una Società di capitalisti capitanata dal Credito Torinese, per L. 455,500 dopo tre incanti deserti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In questi ultimi tempi corse per i giornali svizzeri la notizia (da noi pure riprodotta), di uno scambio di note fra la Germania e l'Italia ed il Consiglio federale, circa l'impiego degli interessi del capitale costruzioni dell'Impresa del Gottardo, alla costruzione di un secondo binario sulle linee attuali, anzichè nella costruzione di nuove linee ecc. Ora le *Notizie Basileesi* rettificano questa notizia nel senso che la Svizzera non ha ricevuto, a proposito di questa vertenza, alcuna nota nè dalla Germania, nè dall'Italia. Invece pendono delle trattative già da un anno fra i tre sunnominati Stati circa l'impiego di questo interesse, trattative le quali, sebbene non siano ancor giunte ad una soluzione, pure conservano un carattere affatto amichevole, nè sono affatto urgenti.

— La Direzione della Ferrovia del Gottardo, con riferimento alle prescrizioni relative al peso, dell'appendice provvisoria annessa alla tariffa-merci italo-svizzera, avverte il ceto mercantile che il peso minimo per le merci voluminose (ingombranti) a gran velocità è di 30 chilogrammi per i percorsi svizzeri.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale in seduta del 18 corr., ha approvato i piani di costruzione per la ferrovia, a binario normale, Fleurier-Buttes, diramazione della ferrovia regionale nella valle di Travers.

Lo stesso Consiglio nella seduta del 22 stesso mese, ratificò provvisoriamente l'assunzione concordata il 22 corr. della ferrovia regionale nella valle di Travers per parte della Compagnia Svizzera Occidentale-Sempione, però coll'espressa riserva di tutte le condizioni poste dall'Assemblea federale nella ratifica della convenzione d'esercizio, e nella persuasione che la Società della ferrovia regionale a tenore dell'art. 28 della legge sulle ferrovie del 23 settembre 1872 resti responsabile per l'adempimento delle obbligazioni concessionarie e legali.

Ferrovie Russe. — La *Gazzetta di Pietroburgo* riporta la voce, secondo la quale col principio del prossimo anno l'amministrazione governativa riscatterebbe le tre linee della Grande Società delle ferrovie russe: Varsavia-Pietroburgo, ferrovia Nicolas e la linea Nischni-Novgorod.

Un'altra notizia importante troviamo ancora nei giornali russi. Si annuncia cioè che il Governo intende, nel venturo anno, di dar principio alla costruzione del prolungamento, attraverso il Caucaso, della ferrovia Rostow-Vladicaucase, sino alla linea Poti-Tiflis-Bakou, che unisce il Mar Nero al Mar Caspio. Se si avvererà questo fatto, la Russia si troverà, fra qualche anno, in possesso di questa importante congiunzione, che fin'ora le manca, la quale le assicurerà dirette e rapide comunicazioni coi suoi possessi transcaspiani.

Ferrovie indiane. — Il primo tronco ferroviario in India fu costruito nel 1853 e la sua lunghezza non era maggiore di 33 chilometri. Presentemente la rete comprende 17,400 chilometri e una linea continua di 2,500 chilometri unisce Calcutta, alla foce del Gange, con Peschawer, vicino alla frontiera afgana. Secondo l'*Engineering*, le lunghezze successive della rete indiana furono:

Anni	Chilometri	Anni	Chilometri
1853	33	1873	9,150
1858	690	1878	13,300
1863	4,060	1883	17,400
1868	6,500		

L'intera rete costò 4 miliardi settecento cinquanta milioni, i quali si ripartiscono così:

Ferrovie dello Stato	fr. 900,000,000
East Indian Railway	» 870,000,000
Ferrovie indigene	» 70,000,000
Compagnie con partecipazione dello Stato	» 20,000,000
Compagnie con reddito garantito dallo Stato	» 2,890,000,000
Totale	fr. 4,750,000,000

Ecco infine alcune cifre relative all'esercizio delle ferrovie indiane durante gli ultimi tre anni prima del 1884.

	1881	1882	1883
Chil. aperti al traffico	15,500	16,000	17,000
Viaggiatori trasportati	54,763,683	58,875,918	65,098,953
Merci in tonn.	8,503,861	9,275,065	10,983,265
Viaggiatori per chilom.	2,620,000,000	2,898,000,000	3,018,000,000
Tonnellate per chilom.	2,309,000,000	2,465,000,000	2,970,000,000
Treni	54,000,000	57,000,000	64,000,000
Prodotti lordi	276,000,000	314,000,000	335,000,000
Spese d'esercizio	145,000,000	157,000,000	163,000,000
Prodotti netti	150,002,000	158,000,000	174,000,000

La rete indiana è ancor lungi dall'essere completa; anzi parecchie migliaia di chilometri sono stati votati dalla Commissione della Camera dei Comuni che si occupa più particolarmente degli affari coloniali. Le complicazioni sopravvenute dal lato della frontiera nord-ovest colla marcia dei russi verso l'Afganistan faranno aumentare certamente l'estensione delle ferrovie aventi carattere difensivo o anche aggressivo, come la linea che dall'Indo penetra fino a Quetta nel cuore del Belluchistan, linea già deliberata. I russi poi, da parte loro, stanno per unire Merv alla costa del mar Caspio con una linea che dovrà partire da Krasnovodsk e passare per Kisil-Arbat e Askabad sulla frontiera del deserto di Charasm. È dunque prossima l'epoca nella quale si potrà andare da Calais a Calcutta con una linea ferroviaria continua.

Notizie Diverse

Concorso internazionale a Lecce. — Le principali Amministrazioni ferroviarie, di accordo col Comitato promotore del concorso internazionale di meccanismi e mo-

tori a vento in Lecce, la cui inaugurazione fu rinviata al 1° ottobre prossimo, hanno prorogato di 15 giorni i termini di tempo che in precedenza erano stati stabiliti per godere delle consuete agevolazioni agli espositori, giurati, ecc.

Conferenza internazionale telegrafica di Berlino. — Dopo cinque settimane di continuo lavoro, questa Conferenza si è finalmente sciolta. Il suo scopo era sostanzialmente di regolare meglio di quello che è attualmente il servizio telegrafico internazionale. Quando si pensi che la trasmissione di un dispaccio può interessare nello stesso tempo parecchi Stati e compagnie di cavi sottomarini, si comprenderà facilmente la natura diversa degli interessi che sono in gioco. Così mentre le Compagnie pensano ai dividendi e sono perciò inclinate a tener alte le tasse, gli Stati invece pensano, o dovrebbero pensare, a beneficare il commercio e i rapporti sociali in generale, col buon mercato della corrispondenza telegrafica. Tuttavia le compagnie private che posseggono i cavi sottomarini hanno assecondato gli sforzi del von Stephan, ministro delle poste in Germania, e l'accordo fra le varie Amministrazioni e gli Stati fu quindi possibile. Così furono eliminate molte contraddizioni e molte cause di confusione che restavano in tali rapporti non ostante i miglioramenti introdotti nella Conferenza di Berna. Dalle risoluzioni prese a Berlino il prezzo dei telegrammi internazionali europei sarà sensibilmente diminuito nel prossimo estate. In parecchi casi la riduzione si calcola circa del 40 0[0, in tutti i casi poi, quella che fu detta la tassa fondamentale, la *Grundtax*, sarà d'ora in poi abolita. Queste in sostanza le decisioni che possono interessare; le altre risoluzioni riguardano questioni puramente amministrative. La riunione futura sarà tenuta a Parigi fra cinque anni. Molto si è fatto, e di questo ne va attribuito il merito agli sforzi indefessi del von Stephan, ma i vantaggi conseguiti nella corrispondenza telegrafica internazionale saranno ben lievi se parallelamente, nei singoli Stati non si provvederà a ridurre le tasse come ha fatto ora l'Inghilterra con la introduzione dei telegrammi da 6 pence. In Italia, ad esempio, una riforma postale e telegrafica entro certi limiti sarebbe veramente utile e potrebbe avvantaggiare il commercio senza recar danno alla finanza.

Nuovo porto a Sandwich. — I giornali inglesi annunziano essere allo studio un progetto per stabilire comunicazioni dirette fra Sandwich, piccola città d'Inghilterra, ed il mare, mercè un canale navigabile dalla città alla riva.

Una volta il mare giungeva fino a Sandwich, ma ora si è tanto ritirato che vi è una distanza di due miglia tra la riva e la città.

Il boulevard di cinta interna di Parigi. — La *France* dice che i lavori di allargamento fino a 40 metri del boulevard di cinta interna, che si chiama anche via militare, proseguono. Lo sviluppo di questa grande strada circolare, creata nello stesso tempo della cinta fortificata, è immenso; esso non comprende meno di 40 chilometri, 93 bastioni e altrettante cortine di una estensione variabile. Il compimento di questa operazione, che durerà ancora molti anni, importerà una spesa di circa tre milioni. Il boulevard Ney, uno dei più estesi, poichè passa da 8 bastioni dalla porta di Aubervillers a quella di Saint-Ouen, reclama imperiosamente una larghezza eguale a quella della strada di Saint-Denis e della avenue de la Chapelle. Esso segue la ferrovia di cinta, passa davanti alle porte de la Chapelle, di Clignancourt, di Montmartre, davanti alle officine e le stazioni di merci delle grandi linee del Nord e dell'Est, ed ha mantenuto tuttavia, quasi dappertutto, la sua strettezza primitiva.

La ferrovia di cinta costeggia su molti punti la via militare, aumenta in certi luoghi, soprattutto nelle vicinanze delle stazioni e delle postierle, gli inconvenienti risultanti dal suo difetto di larghezza che l'assedio del 1870-1871 ha terminato di dimostrare.

Così la città di Parigi ha compreso la necessità di trasformare questa via di venticinque metri di larghezza in maestoso *boulevard* di 40 metri. Il suo lungo percorso si divide in sedici boulevards che prendono i nomi dei marescialli Soult, Poniatowski, Davoust, Mortier, Serrurier, Ney, Berthier, Lannes, Suchet, Excelmans, Victor Lefèvre, Brune, Jourdan, Kellermann e Massena. Nello stato attuale in cui si trova il boulevard di cinta interna di Parigi rimane ancora molto da fare; ma procedendo per serie e cogliendo tutte le occasioni di allargamento che si presentano, la città di Parigi arriverà, in un dato tempo, a creare la più bella sua passeggiata.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii diedero, nella scorsa settimana, poco o nulla materia ad affari, e dall' obblio si salvarono solo le Azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero trattate al prezzo di 691 e 687, poi da 688 a 694; e le azioni della Società Mediterranea al prezzo di 547 e 548. A Milano si segnalarono scambi, non importanti però, sulle obbligazioni Meridionali al corso di 308 a 308.25; e sui Boni relativi a quello di 543 a 544.

CONVOCAZIONI

Società delle Guidovie Centrali Venete in Padova. — Gli azionisti della Società delle Guidovie Centrali Venete sono convocati in assemblea straordinaria che si terrà in Padova il giorno 15 ottobre prossimo venturo alle ore 12 merid. nella sede della Società via Sorciglia n. 3131, per modificazione degli articoli 7 e 16 dello statuto sociale; aumento del capitale sociale.

VERSAMENTI

Società anonima metallurgica Tardy e Benech. — In esecuzione della deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 15 settembre 1885, s' invitano i signori azionisti a fare i versamenti degli ultimi quattro decimi del capitale sociale non ancora versato, presso la Banca Subalpina e di Milano in Torino, o presso la Casa bancaria Ponzone e Astengo in Savona alle seguenti epoche. Un decimo alli 5 ottobre p. v.; un decimo alli 20 detto mese; un decimo alli 5 novembre p. v.: un decimo alli 20 detto mese.

PAGAMENTI

Società italiana per il Gaz. Torino-Pavia-Bergamo — A partire dal 1.o ottobre p. v. sarà esigibile in L. 25 per azione il riparto utile del primo semestre 1885, presso la Cassa sociale in Torino e contro rilascio del vaglia n. 44.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Massa-Carrara (2 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione del secondo tronco di strada obbligatoria di Novegina-Martinello nel comune di Calice, della lunghezza di m. 4253.50. Prezzo L. 55,043.85. L' aggiudicatario dovrà ultimare i lavori nel termine di anni 4 dalla consegna. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 5,000. Dep. per spese L. 500. Fat. a giorni 5.

Municipio di Bergamo (3 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della costruzione del pubblico macello, provv. deliberato per L. 147,019.92.

Conservatorio di Sant' Eufemia, Roma - Via delle Chiavi d'oro n. 16 (3 ottobre, ore 1 pom., 1.a asta) — Appalto di tutti i lavori, sì d'arte muraria che delle altre arti, occorrenti al restauro, modificazione, consolidamento e riduzione dell' ex-Monastero di S. Urbano in via Alessandrina, per L. 38,000,

Cauz. provv. L. 1,300; def. L. 3,800. L' aggiudicatario dovrà dar principio ai lavori entro sei giorni dalla data della lettera, con cui sarà invitato a prendere la consegna del lavoro. Fat. ore 11 ant. 9 ottobre.

Municipio di Macomer (4 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori pel selciamento delle vie interne dell'abitato e costruzione di due fogne per cui è stabilita la somma di L. 100,701.89, delle quali lire 83,901.89 a base d' asta e L. 16,000 a disposizione dell' amministrazione. Cauz. provv. L. 4,200; def. il decimo. I lavori dovranno compiersi entro mesi 18 dalla consegna.

Città di Carrara (5 ottobre, ore 11 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla completa costruzione di un fabbricato per uso caserma di fanteria, provvisoriamente deliberato per L. 191,973.05. (V. n. 33 e 36 del *Monitore*).

Prefettura di Ravenna (6 ottobre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di urgenti riparazioni in sette località del fiume Lamone, in base al piano d'esecuzione in data 8 agosto 1885, visibile nel detto ufficio. Prezzo L. 15,380 ed i lavori dovranno essere compiuti entro il termine di giorni 90 dalla consegna. Dep. L. 1,000.

Prefettura di Rovigo (6 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di difesa frontale dell' argine sinistro di Po nella località Froldo Palantone e Golena Bassi in comune di Ficarolo, secondo il progetto tecnico in data 21 giugno 1885, approvato con Ministeriale decreto 3 corrente, nn. 72003-10705. div. 5.a. Prezzo L. 14,780. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo. Dep. per spese L. 300. I lavori dovranno compiersi entro 40 giorni dalla consegna.

Comune di Soriano nel Cimino (6 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una nuova conduttura di acqua potabile. provv. deliberato per L. 45,144. (V. n. 33 e 36 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Torino (6 ottobre, ore 3 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione di una caserma per il Comando di battaglione con due compagnie Alpine in Aosta, ascendenti a L. 170,000, da eseguirsi nel periodo di giorni 360. Dep. L. 17,000. Fat. mezzodì 21 ottobre.

Prefettura di Udine (7 ottobre, ore 11 antim., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla apertura e sistemazione di un tratto del tronco 8.o della strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra il termine dell' abitato di Vico e la casa Schiavolini, della lunghezza di m. 2506.28, non che per saltuarie riparazioni ai guasti, prodotti dalle pioggie dell'autunno 1882, nel tratto stradale successivo, per L. 95,800. I lavori dovranno compiersi nel termine di un anno dalla consegna. Cauz. provv. L. 5,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Firenze (7 ottobre, ore 10 ant., fat.) — Appalto per lavori di rettificazione della strada nazionale n. 40, da Ponte Petri al confine colla provincia di Bologna, nel tratto compreso fra la stazione ferroviaria di Pracchia al paese omonimo, provv. deliberato per L. 29,857.76. Dep. L. 2,000.

Comune di Montecompatri. Prov. di Roma (10 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione delle fogne nelle strade interne. Prezzo L. 46,000, risultanti dal progetto del sig. ing. Olivieri. Dep. L. 3,000. Fat. ore 4 pom. 25 ottobre.

Prefettura di Rovigo (10 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di sassaia e rivestimento di sasso della sponda e scarpa dell' argine sinistro di Po nella tratta inferiore del Froldo Ospitale in comune di Ficarolo, secondo il progetto tecnico in data 30 marzo 1884, modificato il 23 maggio successivo ed approvato con ministeriale dispaccio 10 corrente, nn. 82067 11957. Prezzo L. 31,438. Dep. provv. L. 2,000; def. il decimo. Dep. per spese L. 500. I lavori debbono compiersi entro 60 giorni dalla consegna.

Prefettura di Rovigo (12 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di urgente difesa con materiali di legna e sasso della sponda subacquea frontalmente all' argine sinistro di Po di Goro in località Coronella Aquilone, comune di Ariano, secondo il progetto tecnico in data 15 luglio 1885, approvato con ministeriale decreto 11 corrente n. 75337-11142, divisione 5.ª Prezzo L. 34,320. Dep. provv. L. 1,700; def. il decimo. Dep. per spese L. 500. I lavori no compiersi entro 60 giorni dalla consegna.

Prefettura di Avellino (10 ottobre, ore 11 ant., def.) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria che da Nusco arriva alla provinciale Calore-Ofanto, provv. deliberato per L. 43,061.37. Cauz. provv. L. 400; def. L. 4,000. (V. n. 33 e 36 del *Monitore*).

Comune di Bussoleno (13 ottobre, ore 3 pom., 1.a asta) — Appalto delle opere di sistemazione della strada lungo Dora, pel tratto che dalla piazza della Chiesa, va sino al ponte sulla Dora. Prezzo L. 8,055.43. Cauz. provv. L. 200, def. il 15 0[0] del prezzo di deliberamento. I lavori devono compiersi entro mesi 6. Fat. ore 4 pom. 28 ottobre.

Utenza del Roggione di Campalestro - Congregazione di Carità di Milano, via Olivetto, 16 (14 ottobre, ore 12 pom., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e le provviste occorrenti alla costruzione di una pescaia o chiusa in muratura e pietre da taglio attraverso il torrente Agogna in territorio di Olevano provincia di Pavia, per la derivazione del Roggione detto di Campalestro. Prezzo L. 75,000. I lavori dovranno darsi compiuti per il 31 marzo 1886. Dep. L. 8,000.

Comune di Avellino (19 ottobre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto relativo alla costruzione del lastricato della strada del Corso Vittorio Emanuele e banchine rispettive, con la sistemazione della Piazza della Libertà, giusta il progetto del 19 agosto 1882. Prezzo L. 279,000. Cauz. provv. L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Città di Torino (22 ottobre, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto per la vendita di un tratto di terreno fabbricabile facente parte dell' antica spianata d' artiglieria sul Corso del Re Umberto presso la piazza Solferino, della superficie di 4300 metri quadrati, salva misura definitiva, formante parte dello isolato 94, intitolato San Raffaello, nell' ingrandimento della sezione Monviso e distinto nella mappa territoriale con parte dei numeri 65, 69, 70 e 71, nella sez. 71ª, fra le coerenze del Corso Re Umberto a levante, di due vie di metri 12, a denominarsi, a giorno ed a notte, e del prolungamento di via Stampatori a ponente. Prezzo L. 50 per cadun metro quadrato di terreno. Dep. L. 25,000. Fat. ore 11 ant. 12 novembre. Il prezzo della vendita, quale risulterà dall' asta e dalla misura definitiva del terreno, deve essere pagato in tre rate uguali: la prima in rogito; la seconda un anno dopo, e la terza due anni dopo la stipulazione del contratto, cogli interessi alla ragione del cinque per cento all' anno, durante mora.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto dell' Impresa Morello la fabbricazione di un serbatoio metallico di 60 metri cubici.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Strade ferrate Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 settembre 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24
Viaggiatori.	24,340.40	2 868 30	6,885.65	1,381.05	4,373.25	1,887.95
Bagagli . . .	521.91	177.40	53.35	9.85	76 55	5.80
Merci G. V.	5,631.23	353.55	438.60	193.75	273.22	»
Merci P. V.	20,522.45	1,662.20	2.435.25	1,907.70	2,102.35	124.10
Totali . . .	51,019.02	5,031.45	9,812.85	3,492.35	6,825 37	2,017.85

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1885

	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli Chil. 12	16,841.68	467.40	17,309.08
Torino-Lanzo . » 32	47,477.00	12,192.92	59,669.92
Settimo-Rivarolo » 23	14,510.06	8,682.55	23,192.61
Santhià-Biella . » 30	45,123.42	28,971.63	74,095.05
Fossano-Mondovì » 24	4,079.56	20.20	4,099.76
Sassi-Superga . . » 3	6,626.95	»	6,626.95
	134,658.67	50,334.70	184,993.37

ANNUNZI

Digitized by Google

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

(Esercizio della Rete Adriatica)

SOCIETÀ ANONIMA – FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante il 1° Ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	Banca di Credito Italiano	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Banca di Sconto di Parigi	»	6 30
» *Id.*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Id.*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Basilea*	»	i signori de Speyr e C.	»	6,30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s[m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite al 18° sorteggio, avvenuto il 15 maggio u. s., al loro valore nominale.

Firenze, 18 Settembre 1885.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dall'11 al 20 Settembre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,516,646.19
Merci a Grande Velocità	»	468,842.98
Merci a Piccola Velocità	»	1,833,083.33
Telegrafo	»	16,533.70
Complessivamente al lordo	L.	**3,835,106.20**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 20 Settembre* 1885.

Viaggiatori	L.	11,927,940.23
Merci a Grande Velocità	»	3,296,255.97
Merci a Piccola Velocità	»	13,750,705.81
Telegrafo	»	120,617.30
Complessivamente al lordo	L.	**29,095,519.31**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 7 Ottobre 1885. Num. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE FERROVIE

al Congresso internazionale di Bruxelles

(Continuazione — Vedi numero 39).

Passeremo oggi in rapida rivista i lavori della 3ª Sezione del Congresso ferroviario di Bruxelles. Il programma assegnava a questa Sezione le questioni relative *alla comodità e alla sicurezza nell' esercizio, all'ordinamento delle stazioni, ed al regolamento delle stazioni comuni a più linee.*

Sulla prima parte del programma, che più particolarmente riferivasi *alle disposizioni a prendersi pel materiale rotabile allo scopo di favorire la comodità, il benessere e la sicurezza dei viaggiatori,* la 3ª Sezione, dopo un' abbastanza lunga discussione, ritenne *a*) che debbono variare, a seconda delle circostanze, i tipi delle vetture; *b*) che la preferenza a darsi alle vetture a corridoio intercomunicante, ovvero a quelle divise in scompartimenti con porte laterali, dipende essenzialmente dal clima, dai costumi del paese, dalla natura dei treni, dall' importanza dei viaggi, dalla frequenza delle stazioni, dal tempo assegnato alle fermate, dalla maggior o minor affluenza abituale dei viaggiatori, e dal sistema adottato di controllo; *c*) che le particolari disposizioni a darsi per garantire la sicurezza delle persone variano pure grandemente secondo le varie modalità di servizio.

Fu quindi d' avviso la Sezione, che in siffatta materia tornerebbe di nocumento anzichè di vantaggio ai progressi dell' esercizio ferroviario, il voler stabilire delle regole generali, epperò venne approvata la seguente deliberazione:

« Considerando che ciascun sistema di vettura offre dei vantaggi e degli inconvenienti la cui relativa importanza varia considerevolmente col variare delle condizioni locali e della natura del servizio che vuolsi migliorare, la 3ª Sezione dichiarasi del parere, che è impossibile l' attenersi in maniera assoluta ad un solo ed esclusivo tipo di vettura il quale corrisponda alle molteplici e varie esigenze di ogni esercizio ».

Relativamente all' *illuminazione ed al riscaldamento delle vetture,* la 3ª Sezione, pur ritenendo che fosse non meno imprudente che difficile il voler stabilire regole precise, opinò tuttavia che fosse utile di venire ad un accordo circa il programma delle condizioni essenziali a cui debbono soddisfare e l' illuminazione ed il riscaldamento. Epperò venne all' unanimità votato il seguente ordine del giorno:

« È a raccomandarsi che, nell' illuminazione e nel riscaldamento delle vetture ferroviarie, si procuri di attenersi alle seguenti norme:

« 1° Una luce dolce, fissa e bianca in quantità sufficiente perchè si possa comodamente leggere, qualunque sia il posto che uno occupa nella vettura;

« 2° Coloritura a tinte chiare dell' interno delle vetture;

« 3° Grado minimo di calore prodotto, corrispondente a 10 centigradi;

« 4° Uguaglianza, uniformità e costanza di temperatura in ogni parte del compartimento;

« 5° Rinnovamento o ravvivamento della sorgente di calore senza portar incomodo ai viaggiatori e ad intervalli più lunghi possibili (di 5 ore almeno);

« 6° Sufficiente ventilazione del compartimento assicurata col sistema di riscaldamento;

« 7° Indipendenza delle vetture, nel limite del possibile, per quanto riguarda il riscaldamento e l'illuminazione, dotando ciascun veicolo di quanto gli è necessario ».

Il secondo punto sul quale doveva discutere la 3ª Sezione, aveva per oggetto *i mezzi di comunicazione fra gli agenti delle stazioni e quelli lungo le linee.*

Alcuni membri espressero il dubbio sull'utilità degli ap-

parecchi destinati al predetto servizio, e dissero di credere almeno non proporzionata la spesa occorrente per tali apparecchi, al servizio che possono rendere. — Altri poi si dichiararono dell'avviso che il loro uso dovrebbe andar ristretto alle linee ad un solo binario.

Altri finalmente ammisero che gli agenti delle stazioni debbano regolarmente avvertire quelli che stanno a guardia dei cancelli lungo la linea; ma respinsero come superflua la comunicazione reciproca, la quale serve assai di rado, e perciò appunto è destinata a non funzionare quel giorno in cui possa esservene bisogno.

La maggioranza della Sezione però, pur riconoscendo che certe eccezioni debbono farsi per le linee a piccolo traffico, per quelle su cui i treni camminano lentamente, e per le linee sulle quali è tale l'intensità del movimento che non possono esistere passaggi a livello, opinò tuttavia che sulla maggior parte delle linee ferroviarie, tanto ad un solo quanto a doppio binario, siffatti apparecchi contribuiscono seriamente a garantire la sicurezza del servizio.

Sulle linee ad un solo binario, essi permettono di riparare, in una certa qual misura, agli errori che possono commettersi dagli agenti delle stazioni nel far partire i treni: e sulle linee a doppio binario, facilitano il movimento dei treni, rendono sicura l'ordinaria circolazione sui passaggi a livello, che trovansi sfavorevolmente situati sotto il rispetto della distanza alla quale si può vedere i treni che stanno per passare.

Meno generale fu giudicata l'utilità d'un mezzo di comunicazione, situato in certi punti della linea, per trasmettere segnali alle stazioni.

Alcuni fra i congressisti manifestarono l'opinione che lo incarico delle trasmissioni di siffatto genere non debbasi mai dare agli agenti ordinarii della linea.

Altri, al contrario, dissero che non vi può essere alcun inconveniente confidando simili apparecchi agli agenti ordinari della linea, ove si tratti di segnali ben stabiliti precedentemente, e si abbiano apparecchi costrutti in modo che per la comunicazione non sia necessario conoscere la telegrafia. Infine fu espresso altresì l'avviso che almeno tutti i segnali più importanti, quali p. e. quelli per domanda di macchine di soccorso, debbano essere esclusivamente riservati agli agenti che viaggiano coi treni.

Dalla discussione seguita risultò poi chiaramente che l'inconveniente maggiore presentato dagli apparecchi di cui discorriamo si è quello del costo relativamente assai elevato.

Infine si riuscì ad un accordo, e quasi all'unanimità si votò la seguente deliberazione:

« Astraendo da alcune eccezioni giustificate dalla particolare condizione delle linee, è a desiderare che si stabiliscano, sulle linee ad un solo binario per aumentare la sicurezza della circolazione dei treni, e su tutte le linee per proteggere la circolazione ordinaria in certi passaggi a livello situati in condizioni sfavorevoli, degli apparecchi coi quali dalle stazioni si possano avvertire gli agenti lungo le linee, della partenza dei treni.

« È sovente utile altresì lo stabilire in certi punti della linea, allorquando è assai lunga la distanza fra le stazioni, degli apparecchi per trasmettere segnali alle stazioni vicine.

« La trasmissione poi di detti segnali dovrà, per quanto sia possibile, essere affidata agli agenti addetti ai treni ».

La Sezione infine, constatando bensì il soddisfacente servizio prestato dagli apparecchi per trasmettere segnali che attualmente sono in uso in parecchi paesi, emise tuttavia il seguente voto:

« Che si studii il mezzo di ottenere apparecchi uguali agli attuali per bontà, ma che siano meno costosi ».

Si presentò in seguito la questione del *Block-system*. La Sezione procurò anzitutto, a questo proposito, di stabilire un accordo su alcune definizioni preliminari, ritenendo necessario l'intendersi esattamente sulla portata e sul significato di alcuni termini generali costantemente adoperati nell'indicazione dei vari sistemi. A ciò la Sezione fu indotta dalla considerazione dell'importanza e della complicazione della questione, la quale darà luogo probabilmente nell'avvenire a molte discussioni ancora fra gli ingegneri d'ogni paese. Dopo un breve dibattito, si riuscì pertanto a stabilire quanto segue:

A). Che il *Block-system permissif* (secondo il significato di questa frase nella lingua inglese) è quello nel quale un treno oltrepassa il segnale di via ingombra (*block à l'arrêt*) rallentando la corsa, e senza far altro.

B). Che il *Block-system absolu conditionnel* è quello nel quale un treno oltrepassa i segnali di via ingombra, dopo una fermata di una durata precedentemente determinata, e dopo aver adempito a certe formalità.

C). Che il *Block system absolu* è quello nel quale un treno non oltrepassa mai i segnali di via ingombra: dopo una fermata che sembri straordinaria, si esaminano gli apparecchi e si oltrepassa il segnale se gli apparecchi risultano guasti.

Nella discussione sorta circa le condizioni alle quali gli apparecchi più perfetti di *Block-system* debbono soddisfare, si sollevò la questione *dell'automaticità*, la quale però non venne risolta, essendosi la Sezione limitata alle seguenti dichiarazioni:

« La Sezione constata che la maggior parte delle Amministrazioni ferroviarie, avendo accettato il principio inglese del *Block-system*, abbandonarono il *Block-permissif*, quale era prima adottato in Inghilterra.

« Eccezione fatta per alcune linee situate in speciali condizioni, le predette Amministrazioni sembrano accordare la preferenza ai sistemi detti *assoluti*, colle differenze di interpretazione richieste da una parte dalla scelta fra il modo d'esercizio di una linea normalmente libera ovvero d'una linea normalmente chiusa, e d'altra parte dalle esigenze del servizio.

« Il carattere principale di questi sistemi è che il treno deve sempre fermarsi all'entrata d'un tronco il cui segnale è di via ingombra.

« Gli apparecchi poi destinati a siffatti segnali, onde garantiscano il più che sia possibile la sicurezza senza portar impacci all'esercizio, debbono soddisfare alle seguenti condizioni:

« 1. È necessario che ogni treno, il quale entra in un tronco di *blok*, sia coperto;

« 2. È necessario che il guardiano non tolga il segnale che copre un treno prima che questo treno sia giunto all'estremità del tronco in questione;

« È infine necessario che il guardiano, davanti al quale passa un treno, non liberi il tronco da cui è uscito, se primo lo stesso treno non è già coperto dal segnale di entrata nel tronco successivo, ovvero non è passato in un binario di scarto ».

Di molto interesse riuscirono alla Sezione le relazioni sugli esperimenti dei diversi apparecchi, destinati a dare

la certezza a chi trasmette i segnali che i treni hanno effettivamente abbandonato il tronco alla cui guardia sono preposti, ed a fornire un controllo della manovra dei detti agenti.

Per quanto concerne le disposizioni e gli apparecchi che maggiormente servono a garantire la sicurezza della circolazione nelle stazioni, nelle biforcazioni e negli incrociamenti di strade, le opinioni dei congressisti si trovarono presto d'accordo per adottare la seguente risoluzione:

« È desiderabile che le biforcazioni per linee principali siano possibilmente fatte o riportate nelle stazioni. Quando esse non sono in una stazione, bisogna evitare, per quanto è possibile, di impiantarle in trincea, in curva e in pendenza; conviene sostituire al passaggio a livello un cavalcavia o un sottopassaggio, e le due vie prima di congiungersi devono correre parallele per una certa lunghezza. In ogni caso conviene munire gli aghi nelle biforcazioni di fermi che permettano all' occorrenza di passare senza rallentamento ».

Così pure non si manifestò gran divergenza di opinioni circa i mezzi ad impiegarsi per garantire il più efficacemente possibile la sicurezza nel passaggio dei treni sui ponti giranti, e senza contrasto fu votata la seguente deliberazione:

« È a desiderarsi che i ponti giranti siano muniti di apparecchi che mettano in relazione l' impalcatura e i segnali che difendono l' accesso del ponte, in modo che sia materialmente impossibile liberare il ponte dai suoi fermi per metterlo in moto, senza porre i segnali nella posizione di fermata. Quando la posizione normale dei segnali non è quella di fermata, il meccanismo che collega il ponte al segnale deve esser fatto in modo che la sua manovra esiga un certo tempo fra la segnalazione di fermata e la liberazione del ponte. Questo tempo deve essere almeno uguale a quello che un treno animato di mezzana velocità può impiegare per percorrere la distanza dal segnale al ponte girante. Finalmente è desiderabile che quando il ponte è chiuso le estremità delle rotaie del ponte e quelle della via siano collegate da vere stecche o da qualche cosa di equivalente in modo da permettere all' occorrenza il passaggio senza rallentamento ».

La 3ª Sezione aveva poi a pronunciarsi sull' influenza esercitata dall' applicazione degli apparecchi di *Block-system* nell'aumento della potenza di trasporto delle ferrovie, e su quella esercitata dagli apparecchi di *Interlocking-system* nel partito ricavato dalle stazioni.

Se le opinioni furono concordi sul primo dei due preaccennati punti, non così può dirsi siano state sul secondo. Alcuni membri dissero di credere che dall' applicazione degli apparecchi di collegamento si ricava in ogni caso una più completa utilizzazione delle stazioni. Altri invece stimarono un tale apprezzamento troppo assoluto, e dichiararono che vi hanno eccezioni a farsi. Secondo loro, il risultato del maggior partito ricavato dalle stazioni non si ottiene che alloraquando non si esagerò nell' impiego dei collegamenti, evitando di stabilirli là ove, senza essere imperiosamente richiesti dalla sicurezza, possono riuscire d'impaccio nell'andamento del servizio

La Sezione finalmente prese, sui due preindicati punti di questione, la risoluzione seguente:

« L' apparecchio del *Block-system* sulle linee a doppio binario giova ad aumentare la potenza di trasporto delle medesime.

« L'applicazione degli apparecchi di collegamento dei segnali e degli scambi ha avuto l' effetto di accrescere sempre la sicurezza e spesso anche la capacità di servizio delle stazioni ».

Prima di chiudere la discussione sul complesso delle misure a raccomandarsi per la sicurezza del servizio ferroviario, fu da taluni espresso l'avviso che un apprezzamento generale potesse tornar utile, non già per le persone competenti, le quali rappresentano nel mondo un esiguo numero, ma per la maggioranza del pubblico, la quale è soventi indotta troppo facilmente a farsi strane illusioni. Di fronte alle deplorevoli conseguenze ed alle difficoltà che può ingenerare una tale erronea disposizione d' animo del pubblico, la Sezione, ritenendo ben scelta l'occasione per affermare chiaramente la verità pratica circa gli accidenti ferroviari, approvò la seguente dichiarazione:

« La Sezione constata che dall'origine dell'esercizio delle strade ferrate si sono fatti progressi importantissimi nella sicurezza; e che nello stato attuale degli studii e degli esperimenti fatti continuamente dalle diverse Amministrazioni, è da credere che saranno fatti nuovi e numerosi miglioramenti ».

Le statistiche che ogni tanto sono pubblicate dai giornali tecnici e da quelli politici dimostrano infatti che il viaggiare in ferrovia è una delle condizioni meno pericolose, tanto che in Inghilterra si è potuto affermare con un po' di esagerazione che il luogo più sicuro del mondo è un treno ferroviario.

Non è tuttavia a credersi che anche con tutte le misure che potranno prendersi per l' avvenire si possa giungere ad eliminare assolutamente ogni pericolo di accidente; imperocchè ben occorre tener conto della naturale imperfezione delle persone e delle cose di questo mondo. Ad ogni modo però havvi giusto motivo per credere che col perfezionamento continuo del servizio procederà di pari passo la diminuzione dei disastri ferroviari.

Un tempo relativamente lungo venne dalla 3ª Sezione dedicato alla discussione delle questioni che sono da tutti riconosciute come le più importanti sotto il riguardo della sicurezza.

L' impianto delle stazioni, di cui la Sezione aveva pure ad occuparsi, era materia vasta ed eminentemente complessa, il cui esame non era possibile farlo rapidamente, richiedendo anche, per così dire, un materiale speciale di discussione. Senza l'aiuto di mezzi di rappresentazione grafica, il paragone fra i vari sistemi di stazione riesce difficilissimo non solo, ma altresì di nessuna utilità pratica.

In una prima discussione del resto, sorta a questo proposito, si riconobbe che era pressochè impossibile giungere, in breve tempo, a formulare deliberazioni che potessero razionalmente accettarsi dalle Amministrazioni, i cui bisogni variano infinitamente.

Per quanto concerne l' impianto delle stazioni, il Congresso si limitò, come era suo compito, ad uno scambio di informazioni e di opinioni, specialmente su quei punti che erano in particolar modo indicati nei documenti pubblicati prima dell'apertura della discussione. In una parola, il Congresso di Bruxelles doveva preparare la materia per un futuro Congresso, nel quale l' importante questione avrebbe avuto campo ad essere studiata e trattata con tutta la diligenza ed il tempo che si merita.

Fra le comunicazioni di maggior interesse è degna di

nota la Relazione, accompagnata dagli opportuni disegni, dell'ingegnere Footner sugli impianti della stazione di smistamento di Edge Hill presso Liverpool, sulla ferrovia North-Western. È noto che nelle grandi stazioni dove si disfanno e si fanno treni si trae ora gran partito dall'azione della gravità su binari leggermente inclinati: tale è la stazione di Edge Hill dove il signor Footner è riuscito a far circolare 1600 veicoli e spera di giungere a farne circolare 2600. Queste stazioni, che i Francesi chiamano *gares de triage* o *gares de formation*, si chiamano da noi stazioni di smistamento.

La Sezione però, conformemente a quanto abbiamo detto più sopra, si è limitata a far voti « perchè ogni Amministrazione ferroviaria voglia far conoscere al prossimo Congresso, con relazioni accompagnate dai rispettivi piani, i caratteri principali delle norme da essa seguìte nell'impianto delle stazioni ».

Per esaurire il proprio programma, la 3ª Sezione trattò ancora la questione delle *stazioni comuni*.

Una discussione assai viva si è impegnata dopo che il sig. Sampitè ebbe sviluppate le conclusioni della Relazione preparatoria.

Su due punti tuttavia della questione si è tosto manifestato un quasi unanime accordo, e sono: 1° che, salvo rare eccezioni, nei luoghi ove vi sono più linee di ferrovie, è necessaria la comunanza delle stazioni; 2° che le stazioni comuni debbono dipendere da una sola Amministrazione, ove vogliasi convenientemente provvedere alla sicurezza dell'esercizio.

Fu poi sostenuto da un assai ragguardevole numero di congressisti, che è impossibile il determinare con una formola generale la ripartizione delle spese di primo impianto e di esercizio delle stazioni comuni, e si addusse l'esempio di alcuni esercizi comuni su molti punti delle linee, per ciascuno dei quali furono adottate e conservate convenzioni differenti per stabilire la partecipazione d'ogni amministrazione nelle spese comuni.

Elementi troppo numerosi e variabili, sia in senso assoluto che in senso relativo, influiscono sulla soluzione di simile quesito, perchè si possa giudiziosamente stabilire un principio assoluto ed immutabile.

Altri invece, pur riconoscendo che non si può con una formola sola provvedere alle varie contingenze, si dichiararono dell'avviso che fosse almeno possibile indicare approssimativamente i metodi da preferirsi per stabilire, nei singoli casi, le condizioni alle quali debba informarsi una equa ripartizione delle spese, ed hanno sostenuto che questa ripartizione potrebbe farsi colle seguenti regole generali: 1° dividere le spese d'impianto e d'esercizio della stazione comune in tre categorie; la prima delle quali comprendesse le spese pel servizio dei viaggiatori, la seconda quelle pel servizio merci, e la terza le spese per lo scambio propriamente detto dei veicoli; 2° adottare per unità di ripartizione nella prima categoria il viaggiatore, nella seconda la tonnellata caricata o scaricata, e nella terza il veicolo scambiato. I fautori però di questo sistema fecero la riserva che i risultati ottenuti dal metodo da loro proposto debbano andar soggetti a modificazioni, allorquando le circostanze speciali ne indichino l'opportunità.

Un membro insistette particolarmente sul seguente punto: che il carattere di concorrente che un'amministrazione assume reclamando l'accesso ad una stazione comune, non debba mai avere per effetto di aggravare, per quell'amministrazione, le condizioni di un equo regime. Lo stesso oratore aggiunse che queste condizioni d'equo regime debbono ancora migliorarsi allorquando trattasi di una ferrovia di poca importanza e che può considerarsi come affluente di altra maggiore.

Tutti del resto si mostrarono dell'opinione che tornava assolutamente impossibile l'esattezza matematica nell'argomento trattato, e che d'altra parte era conveniente lo attenersi a formole semplici, le quali importino, nella loro applicazione, il minor lavoro e le minori discussioni possibili.

In questo ordine di idee, alcuni membri si augurarono di veder adottati dei coefficienti assoluti, i quali vengano regolarmente riveduti, a determinati intervalli, in seguito a basi precise previsto nella convenzione, le quali non esigano, allo spirar di ogni periodo, che operazioni semplici, e constatazione di fatti d'esercizio durante un termine relativamente breve.

Dopo sentiti tutti questi pareri, la 3ª Sezione adottò la seguente deliberazione:

« È desiderabile, tanto nell'interesse del pubblico che in quello delle amministrazioni di ferrovie, che nei luoghi serviti da più linee le stazioni siano comuni, almeno per quanto riguarda il servizio viaggiatori.

« È parimente desiderabile che le stazioni di una medesima città siano collegate fra loro.

« Le stazioni comuni devono essere dirette, per quanto riguarda la sicurezza, da una sola amministrazione.

« La questione dell'impianto delle stazioni comuni, come pure quella della ripartizione delle spese di locazione e di esercizio, non possono essere sciolte in modo generale; esse dipendono dalle situazioni rispettive delle due amministrazioni, dall'importanza e dalla qualità del movimento e dalle condizioni e dalla durata del servizio su ciascuna linea, dalle spese evitate alla linea ricevuta o fatte dalla linea ricevente ecc. ecc.

« La sola regola da osservare è che il regime sia equo per tutte le parti, restando ai tribunali e alle autorità competenti la soluzione delle difficoltà che potessero nascere ».

« La 3ª Sezione crede d'altronde che, alloraquando si tratta di ammettere all'uso comune di una stazione una linea secondaria con carattere di affluente, l'Amministrazione la quale fa luogo a tale ammissione debba accordare a quella linea certe facilitazioni, in considerazione appunto del carattere di affluente che è riservato a quest'ultima.

« In ogni caso la Sezione crede utile, quando l'esperienza abbia dato i suoi frutti, che al modo provvisoriamente adottato per la ripartizione delle spese, venga sostituito un metodo il più possibilmente semplice, suscettibile di periodiche revisioni e che giovi a facilitare le operazioni di deconto ».

È questa l'ultima delle deliberazioni prese dalla 3ª Sezione, e a noi per oggi non resta che rammentare come il Congresso nella sua seduta plenaria abbia pienamente ratificato tutto l'operato della Sezione. In un prossimo numero parleremo dei lavori della 4ª ed ultima Sezione.

(*Continua*).

LE FERROVIE INGLESI

nel 1884

Venne recentemente pubblicata la statistica generale delle ferrovie inglesi per l'esercizio 1884: da essa appare che nel detto anno si ebbe a constatare un costante e rapido aumento del conto-capitale, un notevole aumento negli introiti pel trasporto dei viaggiatori ed una diminuzione considerevole per contro nei prodotti ricavati dal trasporto delle merci. Di questi risultati del resto, i lettori potranno meglio convincersi seguendoci in quanto verremo qui di seguito esponendo, valendoci dei dati offertici dalla su-menzionata statistica.

Normale fu l'aumento verificatosi nell'estensione delle ferrovie inglesi, le quali mentre nel 1883 misuravano 18,681 miglia, raggiunsero nel 1884 la lunghezza di miglia 18,864, con un aumento del 0.98 0[0. Abbiamo detto che normale deve ritenersi questo accrescimento: poichè a chi volesse giudicarlo esiguo, rammenteremo quanto sia già completamente fornito di strade ferrate il Regno Unito. Degno poi di nota è l'aumento nella lunghezza delle linee a doppio ed a triplo binario, le quali da 10,105 miglia raggiunsero i 10,239, con un aumento cioè del 1.33 0[0 Questo fatto non deve passare inosservato, perchè esso dà in parte la ragione del continuo aumentarsi del conto-capitale, il quale, come vedremo, sembra seguire una progressione più rapida che non lo sviluppo chilometrico delle linee.

A questo proposito troviamo noi pure giustissima l'osservazione fatta dall'*Economist*, il quale lamenta che la statistica inglese sorvoli troppo leggermente sulla distinzione che, a proposito della lunghezza e del conto-capitale, dovrebbe farsi fra le linee semplici e quelle a doppio e triplo binario, e fra i binari di manovra e quelli che servono alle officine. Questi desiderati maggiori dettagli si trovano nel *Poor's Manual* per le ferrovie degli Stati Uniti, ed è a sperare che presto l'esempio verrà seguito dall'Inghilterra.

Ma passiamo intanto all'esame di alcune cifre. Il conto-capitale che nel 1883 dava, per capitale speso, la somma di Ls. 784,921,312 ossia di fr. 19 623,032,800, presenta invece nel 1884 la cifra di Ls. 801,464,367 ossia di franchi 20,036,609,175, con un aumento quindi di Ls. 16,543,055 o di fr. 413,576,375, ovverosia del 2.17 0[0.

D'altra parte il conto-capitale per ogni miglio aperto all'esercizio, che nel 1883 era in media di Ls. 42,017 ossia fr. 1,050,425, raggiunge nel 1884 la somma di Ls. 42,485 ossia fr. 1,062,125, con un aumento di Ls. 468, ovvero di fr. 11,700, corrispondente all'1.11 0[0.

Se pertanto, sulla base di Ls. 42,486 di capitale per ogni miglio aperto all'esercizio, noi calcoliamo l'importo dei 183 miglia aperti nel 1884, abbiamo la giustificazione diretta di un aumento nel conto capitale di Ls. 7,774,938, o franchi 144,373,450, mentre che il reale aumento di tale conto si è di Ls. 16.543,055 o fr. 413,576,375; d'onde una differenza di Ls. 8,768,117 ossia fr. 219,202,925.

Ed è di tale differenza che si muovono lagni da chi si occupa di queste statistiche, quantunque detti lagni non siano sempre giustificati. Abbiamo infatti or ora osservato che l'ampliamento *in larghezza utile* delle linee contribuisce all'accrescimento del conto-capitale. In quale proporzione precisa però vi contribuisca non potremmo dirlo, perchè mancando del dettaglio delle linee, non ci è possibile stabilire la somma precisa d'aumento dovuta allo sviluppo *in larghezza utile* delle linee e quella dovuta allo sviluppo di queste ultime nella loro lunghezza assoluta. Ma v'ha di più l'aumento del traffico costringe a spese considerevoli pel miglioramento delle stazioni, delle tettoie e dei depositi, per l'acquisto di materiale rotabile e di segnali perfezionati, etc.; e tutte queste spese ricadono sul conto-capitale e contribuiscono ad aumentarlo di non poco. Dobbiamo dunque ritenere che per le ferrovie inglesi ogni aumento del conto-capitale trova la sua giustificazione nella pratica, e che non vi ha ragione di temere nell'inconveniente così frequente in America e con speciale denominazione chiamato: il *watering of stock*. E che noi siamo nel vero, lo prova il fatto che i capitalisti inglesi tengono in alto pregio i titoli delle loro ferrovie nazionali, mentre ben altro succede per i titoli analoghi in America.

E giacchè ci occupiamo del costo per ogni miglio di linea, aggiungeremo ancora che tale costo da 10 anni a questa parte non cessò di aumentare in Inghilterra sempre con costante progressione, sicchè da Ls. 40,518 qual'era nel 1879 raggiunse nel 1884 le Ls. 42,485.

Il capitale-obbligazioni poi (*debenture stoks*), formato per più di due terzi di obbligazioni al 3 e 4 0[0, che nel 1880 era di Ls. 158,525,761 e nel 1883 di Ls. 176,217,090, passa nel 1884 a Ls. 181,745,705 ossia a fr. 4,543,642,625, segnando così in un lustro l'aumento di Ls. 23,219,944 equivalente a fr. 580,498,600.

Ed ecco ora i dati che la statistica ci fornisce circa gli introiti e le spese d'esercizio.

	Introiti		Differenza nel 1884	
	1884	1883	Assoluta	P. c.
Viaggiatori . Ls.	30,030,450	29,508,733	+ 521,717	+1.77
Merci . . . . . »	37,670,592	38,701,319	—1,030,727	—2.76
Introiti diversi »	2,821,601	2,852,218	— 30,617	—1.07
Totale Ls.	70,522,643	71,962,270	— 539,627	—0 76
Spese d'eserc.o »	37,217,197	37,368,562	— 151,365	—0.41
Introito netto Ls.	33,305,446	33,693,708	— 388,262	—1.12

Come si vede dal precedente quadro, il movimento del traffico nel 1883 fu ben differente da quello nel 1884. Nel primo dei due predetti anni si constatò un progressivo e parallelo aumento tanto nei prodotti viaggiatori, quanto in quelli merci, rispetto all'anno precedente. Nel 1884 invece, il movimento delle merci diminuì di tutto quanto aveva aumentato nel 1883, mentre che gli introiti per viaggiatori diedero un aumento dell'1.77 0[0. Questo maggior introito non vale certamente a compensare il minor prodotto ricavato dal trasporto delle merci, epperò gli introiti generali lordi segnarono una diminuzione del 0.76 per cento, ma siccome, d'altro lato, si poterono anche ridurre del 0.41 0[0 le spese d'esercizio, così il prodotto netto non ebbe a subire che la diminuzione dell'1.12 0[0.

L'aumento avvenuto nei prodotti pel trasporto dei viaggiatori è dovuto esclusivamente alla maggiore affluenza dei viaggiatori di 3ª classe, imperocchè tanto la 1ª quanto la 2ª classe segnarono al contrario una diminuzione sia nel numero dei viaggiatori, sia nel prodotto ricavato.

Ed in questa parte anche della statistica inglese abbiamo a lamentare una lacuna: in essa infatti non troviamo le cifre che indichino gli introiti e le spese per ogni miglio di treno-viaggiatori o di treni-merci, quantunque si ri-

conosca oramai universalmente che i predetti dati sono quelli che forniscono la più precisa idea del traffico.

Speriamo che si verrà per l'avvenire rimediare anche a questo inconveniente, e passiamo intanto a quelle indicazioni che la statistica ci dà intorno al movimento delle merci.

Eccone le principali cifre riassuntive:

	Introito 1884	Introito 1883	Differenza nel 1884 Assoluta	Differenza nel 1884 P. c.
Merci in genere Ls.	20,880,000	21,248,500	—368,500	—1.73
Minerali . . . »	15,528,700	16,255,400	—726,700	—4.47
Bestiame . . . »	1,237,800	1,172,400	+ 65,400	+5 58

	Tonnellaggio 1884	Tonnellaggio 1883	Differenza nel 1884 Assoluta	Differenza nel 1884 P. c.
Merci in gen.e Ls.	75,712,300	76,897,400	—1,185,100	— 1.53
Minerali . . »	183,615,600	189,485,600	—5,870,000	—3.10

La diminuzione negli introiti e nel peso delle merci trasportate è troppo considerevole, perchè non richiami l'attenzione di chi si occupa degli interessi ferroviari inglesi.

Ecco finalmente i principali dati relativi alle spese:

	1884	1883	Differenza nel 1884
Manutenzione delle linee Ls.	6,622,500	6,743,800	—121,300
Trazione . . . . . »	9,465,800	9,324,000	+141,800
Materiale rotabile . . »	3,399,400	3,318,100	+ 81,300
Spese d'eserciz.º prop. dette »	11,279,100	11,213,100	+ 66,000
Spese generali . . . »	1,636,600	1,623,800	+ 12,800
Imposte e tasse . . . »	1,937,700	1,860,900	+ 76,800
Diritto allo Stato . . »	398,600	739,300	— 340,700
Danni pagati alle persone »	183,700	247,000	— 63,300
Id. id. per mercanzie »	202,400	197,900	+ 4,500
Spese pel contenzioso e parlamentari . . . »	324,000	373,200	— 49,200

La diminuzione di Ls. 340,700 nel diritto pagato allo Stato sugli introiti pel trasporto dei viaggiatori, e quella di Ls. 121,300 nelle spese di manutenzione delle linee, contribuirono sopra tutto al lusinghiero risultato che le spese d'esercizio poterono nel 1884 ridursi del 0,41 0[0 in confronto del 1883, e non ostante che in quello stesso anno la rete inglese abbia avuto uno sviluppo nella sua estensione del 0.98 per cento. (Dal *Moniteur des intérêts matériels*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nei giorni 2 e 3 del corrente mese tenne seduta presso il Ministero dei lavori pubblici la Commissione incaricata dell' esame dei regolamenti per l' esercizio e per la costruzione. In queste sedute la Commissione ha discusso i capitolati per le costruzioni studiati dall' ispettore del Genio civile comm. Schioppo, introducendovi talune modificazioni. Venne deciso che prima di concretare la redazione definitiva dei capitolati stessi, questi vengano stampati e distribuiti ai singoli membri della Commissione, per quelle eventuali proposte di variazioni che ognuno di essi dopo un più minuzioso esame credesse di fare.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha ritenuto, per quanto lo riguarda, ammissibili le modificazioni al regolamento-tariffe, proposte dalle Amministrazioni ferroviarie, in ordine ai trasporti dei campionari.

><

Il Consiglio d' amministrazione della Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, in conformità al disposto dell' art. 106 del capitolato allegato alla convenzione per l' esercizio delle ferrovie predette, approvata con la legge del 27 aprile 1885 n. 3048, ha provveduto alla nomina degli arbitri, al cui giudizio devono essere deferite le quistioni che insorgessero fra lo Stato ed il concessionario per l' interpretazione del contratto, del capitolato e dei relativi allegati.

Gli arbitri effettivi nominati dal predetto Consiglio sono i signori:

Senatore comm. Gerolamo Boccardo e comm. Giacinto Berutti.

Come arbitro supplente venne poi nominato il sig. comm. avv. Stefano Castagnola.

><

La Società delle Ferrovie del Mediterraneo effettuò il 3 corr. il pagamento di L. 13,500,000 rappresentanti la rata dovuta dalla Società medesima pel materiale mobile. Fino dal primo ottobre sono altresì state depositate nelle casse dello Stato, in buoni del Tesoro, altre L. 13,500,000 rappresentanti un' altra rata di pagamento pel materiale mobile che la Società dovrà pagare solo al 3 settembre 1886.

In questi medesimi giorni, fu richiesto agli azionisti il 4,o decimo sulle Azioni e ci consta che è stato integralmente soddisfatto. Tutto ciò prova a non dubitarne che la Società della Mediterranea si è costituita, finanziariamente parlando, su basi ben solide. È una nuova e potente associazione di capitali, come ben dice la *Libertà*, per la maggior parte italiani, sorta nel nostro paese, e che merita anche per sè medesima la simpatia di quanti intendono che, nella Società moderna, senza grandi capitali, non sono più possibili grandi opere.

><

Ci informano da Milano che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, in vista della non lontana apertura all'esercizio della ferrovia succursale a quella dei Giovi, ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a sollecitare l'approvazione del progetto relativo all'impianto del nuovo deposito locomotive compreso nel progetto generale di ampliamento e di sistemazione della stazione di Novi, imperocchè quello attuale è appena sufficiente agli odierni bisogni di servizio.

><

Sappiamo che la predetta Società ha fatto pratiche coll' Amministrazione della ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo pel noleggio di n. 20 locomotive, le quali sarebbero assolutamente necessarie per assicurare la effettuazione dei grandi trasporti, già incominciati in misura veramente rimarchevole.

Ci si assicura che l' importanza assunta dai trasporti è tale che la Società preindicata dovette trattenere pel servizio interno più che 500 vagoni della Parigi-Lione-Mediterraneo entrati sulle linee della rete Mediterranea in servizio cumulativo, e che ha dovuto chiedere a nolo alla predetta Amministrazione francese altri 500 carri, e ciò senza tener conto dei

750 carri già esistenti sulla rete e forniti dalla Ditta F. Cirio.

><

Col giorno 15 corr., passando definitivamente alla rete Mediterranea le linee già delle Ferrovie Romane facenti parte del 1.o Compartimento, da detto giorno le linee stesse, per quanto spetta al servizio del Mantenimento, saranno provvisoriamente poste alla dipendenza del Servizio Centrale della Manutenzione e dei Lavori in Milano.

><

La Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo ha stabilito che il Servizio del materiale venga riorganizzato separatamente dal servizio della trazione.

Per il Servizio del materiale, che comprende l'intiera rete, nonchè per la Divisione dei magazzini, si provvede con speciale regolamento, il quale, in via di esperimento, andrà in vigore col 1.o novembre p. v.

Per le linee del 1.o Compartimento andrà in vigore il 15 ottobre, pure in via di esperimento, altro regolamento del Servizio della trazione.

A datare dal 1.o novembre p. v., l'Ufficio centrale della contabilità e statistica, continuando a risiedere a Torino e conservando tutte le sue attribuzioni, passa alla dipendenza della Ragioneria centrale, e gli Uffici del personale e di segreteria dell'Ingegnere in capo della trazione e del materiale sono disciolti.

Fino a che non sia regolarmente costituita la Direzione dell'esercizio in Torino, il Servizio della trazione dipenderà temporaneamente dalla Direzione generale e si porrà in diretta comunicazione colla medesima, coi servizi dalla stessa dipendenti e colla Direzione dell'esercizio di Napoli.

><

Le due Amministrazioni delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, previa conferenza tenuta fra i rispettivi delegati, si sono messe d'accordo intorno all'apprezzamento delle proposte fatte dal Governo germanico, in ordine al progetto di Berna per una legislazione internazionale sui trasporti di merci in ferrovia.

Le conclusioni adottate dalle predette due Amministrazioni furono comunicate al Ministero dei lavori pubblici dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche in nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha discusso recentemente una questione che tiene divise le opinioni delle provincie di Udine e di Venezia, se cioè la linea ferroviaria da Portogruaro a Casarsa debba passare a destra od a sinistra del Lemene. Il Consiglio avendo riconosciuto che l'istruttoria non era talmente chiara da poter determinare un giudizio sicuro, ordinò che una Commissione debba accedere sul posto e studiar *de visu* la questione.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto, che possa approvarsi dal Ministero l'atto di sottomissione col quale viene rescisso il contratto stipulato dall'Amministrazione governativa con la Impresa F. Mari, per la costruzione del tronco da Palmi a Gioia della ferrovia Reggio-Castrocucco. La rescissione verrebbe fatta a condizione che il Governo paghi alla predetta Impresa l'ammontare dei lavori da essa fin quì eseguiti, applicando ai medesimi i prezzi della tariffa annessa al capitolato di appalto.

><

Lo stesso Consiglio ha inoltre ritenuto che meriti l'approvazione ministeriale il progetto delle travate metalliche pei ponti esistenti lungo il tronco da Campo a Chiavenna, della ferrovia Colico-Chiavenna, e che possano indirsi gli incanti per la relativa fornitura.

La spesa complessivamente preventivata per le opere e provviste considerate in progetto, rileva a L. 175,500, delle quali a base d'asta L. 170,215.

Le travate da provvedere devono servire pei seguenti manufatti: 1.o ponte sul Codera, in due luci di m. 27.80 cadauna; 2.o ponte sul torrente Schievone di m. 30 in una sola campata; 3.o ponte sul torrente Meretta della luce di m. 15.30; 4.o ponte di m. 8.00; 5 o n. 19 acquedotti o sottopassaggi di luce variabile fra m. 2.00 e m. 5.00.

><

Siamo informati che la Direzione generale delle Poste, in conformità alle proposte fatte dai propri delegati alla Conferenza tenuta a Milano per concretare gli orari da attivarsi nella prossima stagione invernale per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e Lecco e di Lugano e per i porti e le ferrovie italiane e svizzere che vi mettono capo, ha vivamente interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici a disporre che sia mantenuta l'ultima corsa fra Intra e Laveno, la quale sarebbe in coincidenza a Laveno col treno 26 da Alessandria e col treno 652 da Milano.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali, in adempimento dello incarico ad essa affidato dal Ministero dei lavori pubblici, ha compilato e presentato alla superiore approvazione il progetto di massima della linea Ponte Santa Venere-Avellino.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per approvazione, il progetto d'orario per l'apertura all'esercizio del tronco da Grignasco a Borgosesia della linea Novara-Varallo.

Col detto progetto d'orario i tre treni di andata ed i tre treni di ritorno già esistenti fra Novara e Grignasco vengono ad essere prolungati fino a Borgosesia.

><

È a nostra notizia che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha notificato al Ministero dei lavori pubblici le condizioni, all'osservanza delle quali dovrebbe sottostare la Ditta Cirio e C. pei trasporti di pozzolana con treni speciali da Roma all'alta Italia.

><

Il giorno 8 del corrente mese terrà seduta in Napoli il Comitato di stralcio della gestione degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, presieduto dal senatore Atenolfi.

><

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo parlato di una istanza presentata al Governo dalla Camera di commercio ed arti di Chiavenna, racco-

mandata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, per ottenere che le facilitazioni concesse dall'art. 68 del regolamento-tariffe in vigore venissero estese ai fusti di birra vuoti di ritorno, anche quando la spedizione a pieno dei fusti stessi non avesse avuto luogo per ferrovia.

Veniamo ora informati che avendo il Ministero dei lavori pubblici interpellata in argomento la Società delle strade ferrate Meridionali, questa si sarebbe pronunziata contraria all'accoglimento dell'istanza, imperocchè accogliendola si sarebbe in opposizione all'originario concetto col quale si vollero istituiti i prezzi di favore, di cui all'art. 68 delle tariffe, i quali furono appunto stabiliti allo scopo di richiamare sulle ferrovie i trasporti delle merci che si spediscono in recipienti, agevolando in pari tempo il commercio generale delle merci stesse.

><

Pel tronco da Belluno a Feltre della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, venne sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto per la fornitura di n. 2 scambi tripli, di n. 1 scambio inglese doppio, di n. 8 scambi semplici con tangente 0.12, e n. 32 scambi semplici, tangente 0.10, occorrenti per le stazioni del tronco preindicato. L'ammontare complessivo della fornitura ammonta a L. 93,420.

><

La Ditta Luraghi di Figline ha fatte vive sollecitazioni al Ministero di agricoltura, industria e commercio affinchè voglia appoggiare presso il Dicastero dei lavori pubblici una sua istanza, allo scopo di ottenere che le operazioni di carico e di scarico delle vetrerie siano lasciate eseguire dai mittenti e dai destinatari.

Qualora si consideri che le Amministrazioni ferroviarie ritraggono dall'arte vetraria non solo il prezzo del trasporto dei prodotti fabbricati, ma bensì anche quello del trasporto del combustibile e delle materie prime che in gran parte provengono dall'estero, si troverà ragionevole che dalle ferrovie si usi una qualche facilitazione all'industria medesima; massime che, a causa della natura fragilissima dei prodotti di che trattasi, il carico viene in effetto eseguito dal fabbricante e lo scarico dal destinatario, onde evitare le rotture. Di guisa che gli industriali pagano all'Amministrazione ferroviaria il compenso di un lavoro che essa non eseguisce.

Trattandosi di un'industria che ha bisogno di un qualche appoggio per lottare colla produzione straniera, il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha caldamente raccomandato a quello dei lavori pubblici la istanza della Ditta Luraghi, perchè venga favorevolmente accolta.

><

Col 5 corr. andò in vigore l'orario invernale della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Col 1.o novembre p. v. sarà attivato l'orario invernale della navigazione sul Lago Maggiore.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Attraversamento dell'argine ferroviario della linea Roma-Civitavecchia dal Collettore in costruzione sulla sinistra del Tevere in Roma.

Variante alla tramvia a vapore lungo il corso Vittorio Emanuele in Napoli.

Progetto d'appalto del tronco S. Mauro-Celle nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Riordino ed ampliamento dei binari nella stazione di Asti (Ferrovie Alta Italia).

Progetto di massima per un tronco di ferrovia da Goriano Sicoli a Molina.

Id. id. d'una ferrovia economica Finale-Bondeno.

Id. per costruzione d'un nuovo tratto di banchina murata presso lo scalo ferroviario nel porto canale di Fiumicino (Roma).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dell'armamento ed alla posa del materiale fisso pel tronco Bologna-Persiceto della ferrovia Bologna-Verona, venne, nell'incanto del 29 settembre tenutosi presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Bologna, provvisoriamente deliberato per la presunta somma di L. 253,821, dietro l'ottenuto ribasso di L. 39.65 per cento su quella di stima. I fatali scadono col mezzogiorno del 23 ottobre. (V. n. 37 del *Monitore*).

Ferrovia Colico-Sondrio. — In seguito agli immediati riattamenti, a cominciare dal 4 corr. venne ripreso il servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità sull'intera linea Colico-Sondrio, con trasbordo fra Talamona ed Ordenno. Ogni viaggiatore in partenza però dovrà pagare una sopratassa di cent. 75, e cent. 15 per ogni collo di bagaglio, merce a grande velocità, coll'avvertenza che i succitati colli dovranno essere limitati al peso di chilogr. 50.

Diramazioni della ferrovia Castellammare-Cancello. — Conformemente alle informazioni da noi date nel n. 36 del *Monitore*, il giorno 1.o corrente mese vennero aperti al pubblico esercizio i due tronchi di diramazione da questa linea ai porti di Castellammare e di Torre Annunziata.

La prima delle predette diramazioni ha una lunghezza di m. 2389.80, di cui m. 1567.95 in linee rette e m. 821.25 in linee curve di raggio variabile fra m. 200 e m. 700. Il limite massimo delle pendenze è del 9 0₀₀.

Questa diramazione si stacca in regresso dalla stazione di Castellammare di Stabia, e raggiunge con curva e controcurva la spiaggia del mare, traversando il corso Vittorio Emanuele, e successivamente il rivo S. Marco, finchè arriva al corso Garibaldi. Da questo punto la linea è collocata sui marciapiedi a mare del Corso, fino al largo Principe Umberto, donde, percorrendo sempre la riva del mare, raggiunge le nuove banchine presso lo scalo dell'Arsenale marittimo, sulle quali vi è la nuova stazione merci, fornita di un magazzino con tettoia, di un piano caricatore scoperto, di un ponte a bilico della portata di 20 tonnellate, e di un binario secondario lungo m. 190 collegato con quello principale.

Le opere d'arte esistenti sulla diramazione sono in n. di 30, delle quali la più importante è il ponte in legno sul rivo S. Marco, in 7 campate e della luce di m. 39. I passaggi a livello sono in numero di 13.

La seconda diramazione poi, cioè quella al Porto di Torre Annunziata è lunga m. 1052.44, di cui m. 745.88 in rettilinei, e m. 306.56 in due curve del raggio l'una di m. 150 e l'altra di m. 300.

Questo tronco si stacca dalla linea Castellammare-Cancello in corrispondenza all'asse del passaggio a livello della strada di Terragneta, scende verso la spiaggia prima colla pendenza del 5.60 0₀₀ per m. 61.90, e poscia colla pen-

denza dell'8.50 0[00 per m 347.59. Dopo, la linea si mantiene orizzontale per m. 472 95 fino alla curva del molo di Levante Verso l'estremo di questa curva la linea torna a discendere per 50 metri con una pendenza del 2 0[00, onde raggiungere il piano della banchina del molo, continuando poi in rettifilo fino all'estremità del molo medesimo. Dal binario principale ora descritto si stacca alla progressiva 0 + 501.80 un binario lungo m. 373.88 che conduce al magazzino merci.

La stazione marittima è destinata unicamente al servizio merci, ed è fornita di un magazzino merci con tettoia, di un piano caricatore, di un ponte a bilico della portata di 20 tonnellate, e di un binario di collegamento della lunghezza di m. 314. Da questa stazione si dirama pure un binario al molo di levante, della lunghezza di m. 506.

Le opere d'arte lungo tutta la diramazione sono due fogne di scolo, entrambe a tre luci di m. 0.65 caduna. I passaggi a livello vi sono in numero di 3.

L'armamento poi di ambedue le sovradescritte diramazioni è fatto con rotaie in acciaio del sistema Vignole, della lunghezza di m. 12, e del peso di chilogrammi 36 per m. l., collegate fra loro con stecche e piastrelle a giunzione sospesa.

Ferrovia Bondeno-Finale. — Al Ministero dei lavori pubblici venne presentata dal sindaco di Finale (Emilia), anche a nome di quello di Bondeno, domanda per ottenere la concessione di una ferrovia da Bondeno a Finale, da eseguirsi a sistema economico e da comprendersi fra i 1000 chilometri di linee secondarie di 4ª categoria autorizzate dall'art. 20 delle legge 27 aprile 1885.

Il predetto sig. sindaco ha fin d'ora dichiarato di lasciare al Governo di provvedere direttamente alla costruzione della ferrovia, rinunciando al diritto di partecipazione al prodotto netto dell'esercizio, in conformità all'art. 18 della legge sopra ricordata.

La linea da eseguirsi colle modalità del 2.o tipo ed a scartamento ordinario dovrebbe congiungere Finale con Bondeno, allacciando in pari tempo alle ferrovie in costruzione da Suzzara a Ferrara e da Bologna a Verona quella già in esercizio da Sassuolo a Modena e Finale.

L'importanza della nuova linea appare dal fatto che essa soddisfa ai sentiti bisogni di un congiungimento per via rapida e breve di importanti centri commerciali, industriali ed agricoli quali sono Finale e Bondeno; pone in facile e diretta comunicazione le città di Finale e Ferrara, legate fra loro da secolari e frequenti rapporti commerciali; allaccia Bondeno a molti dei paesi padani, a Bologna e Modena per via più breve di quella attuale; per la quale ultima circostanza la nuova ferrovia, benchè economica, sembra, potrebbe altresì essere destinata a favorire l'interesse generale dello Stato e specialmente il servizio militare.

Giusta lo studio preliminare di massima presentato al Ministero, la lunghezza della linea sarebbe di m. 13,700 ed il costo complessivo dei relativi lavori di costruzione ammonterebbe a L. 1,000,000, ossia in media a L. 73,000 per chilometro.

La planimetria della linea si presenta in buone condizioni, imperocchè della totale lunghezza di essa soli metri 1,913.40 sono in curva, mentre gli altri m. 11,786.60 sono in rettilineo; inoltre le curve adottate non hanno in nessun caso raggio minore di m. 200.

Anche le condizioni altimetriche sono parimenti buone. Le livellette del profilo sono suddivise come segue: orizzontali m. 6,237; in discesa m. 4,300.30; in ascesa metri 3,162.70 La pendenza massima delle discese è del 10 per mille; quella delle ascese del 9.65 pure per mille.

Fra le opere d'arte progettate meritano di essere menzionati tre ponti a travata metallica, della luce rispettiva di m. 20, m. 16 e m. 10. Le altre opere consistono in acquedotti e ponticelli di luce varia fra m. 2 e m. 4.

Nel progetto di massima è preventivato l'impianto di una nuova stazione a Finale, poichè quella attuale della ferrovia Modena-Finale sarebbe indubbiamente insufficiente a soddisfare ai bisogni del traffico.

Ferrovia Novara-Varallo. — A cura dell'impresa G. Marsaglia progrediscono con molta attività i lavori di compimento dell'ultimo tronco della ferrovia da Novara a Varallo. Il compimento dei lavori in galleria è oramai assicurato per la fine di dicembre p. v.; cosicchè tutto fa credere che, qualora il Ministero dei lavori pubblici provveda in tempo il materiale d'armamento, il tronco potrà venire aperto all'esercizio nella prossima primavera.

Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. — Abbiamo già annunziato che in una recente adunanza il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva preso in esame la domanda di concessione ed il progetto di massima per la costruzione ed esercizio di una ferrovia a scartamento ordinario, giusta le modalità del terzo tipo economico da Rivarolo Canavese a Castellamonte.

Ecco ora alcuni maggiori dettagli al proposito.

La domanda ed il progetto furono presentati dalla Società delle ferrovie centrali e tramvia del Canavese.

Il progetto in parola fu studiato dell' ing. cav. M. Fenoglio, e presume una spesa complessiva di L. 699,160.

La nuova linea si staccherebbe dall' attuale stazione di Rivarolo Canavese e traversando il ponte sull' Orco, esistente per la strada provinciale, e che dovrebbe essere convenientemente allargato, costeggerebbe nella massima parte la strada provinciale ora detta, mantenendosi però sempre in sede propria fino alla stazione di Castellamonte, la quale sarebbe stabilita in guisa da rendere possibile un eventuale prolungamento della linea su Ivrea.

La linea misurerebbe metri 7,400 di lunghezza, e le sue condizioni tanto altimetriche che planimetriche sarebbero favorevoli, imperocchè le pendenze massime verrebbero limitate al 14 per mille ed a m. 200 i raggi delle curve. La lunghezza dei rettilinei sarebbe di m. 5944 e quella delle curve di m. 1459.

In quanto alle opere d'arte, se si fa eccezione dell'allargamento del ponte sull'Orco, al quale si è fatto cenno più sopra, non si hanno manufatti d' importanza, dovendo quelli proposti servire per lo scolo delle acque piovane.

Oltre alla stazione di Rivarolo, che servirà tanto per la linea di esercizio che per quella da costruire, sono previste due altre stazioni: una ad Ozegna, che servirà anche ad Agliè, e l'altra a Castellamonte.

Le case cantoniere proposte sono in numero di 4, ed i passaggi a livello sono quindici.

Per l'armamento si progetta l'impiego di rotaie in acciaio Bessemer del tipo Vignole, pesanti chilogrammi 27,60 per metro lineare, della lunghezza di m. 9, sostenute da 11 traverse.

Come sopra si è detto, la spesa totale di costruzione della linea è preventivata di L. 699,160 in totale (escluso il materiale mobile), ossia in media per chilometro di lire 94,450 circa.

La Società richiedente si obbligherebbe di costruire ed esercitare il tronco di ferrovia, del quale domanda la concessione, a tutto suo rischio e pericolo, purchè dal Governo le siano concesse condizioni uguali a quelle già accordate per altre linee di complemento della rete ferroviaria del Regno, costrutte ed esercitate dall'industria privata.

A norma quindi dell' art. 12 della legge 29 luglio 1879 richiederebbe la sovvenzione chilometrica di L. 1,000 per la durata di 35 anni stabilita dalla legge del 1873, nonchè tutte le altre facilitazioni solite ad accordarsi in simili contingenze.

Come già sappiamo, il Consiglio superiore, lasciando ad altro Consesso di pronunziarsi sull' importanza ed utilità della linea e sulla convenienza della relativa concessione, ha ritenuto che il progetto di massima della linea possa in linea tecnica meritare la superiore approvazione.

Tramvia Casale-Orti-Vignale. — Scrivono da Casale alla *Gazzetta di Torino*:

Questa tramvia, di proprietà della Società Belga, venne, con recente contratto, venduta all' impresa Remotti. Il sig. ing. Remotti è uomo attivo, oculato, e fece un ottimo acquisto, ed il pubblico spera che col nuovo proprietario vi sia nell'esercizio di quella guidovia più puntualità negli orari, maggior sicurezza di poter partire e ritornare, ed un servizio insomma meglio ordinato.

Il modo con cui tale servizio è fatto per la tramvia Altavilla-Alessandria, di cui pure il sig. Remotti è proprietario, ci è arra che anche per questa Casale-Orti-Vignale il pubblico, che pure è quello che paga, sarà un po' più soddisfatto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie tedesche. — Dal 24 al 26 agosto u. s. si tenne a Pesth l'annuale conferenza del *Verein* o *Unione delle ferrovie tedesche.* Vi erano rappresentate tutte le amministrazioni delle ferrovie germaniche ed austro-ungariche, e di alcune di altri paesi che fanno parte dell'Associazione; e vi assistevano altresì i delegati di parecchie Amministrazioni che non appartengono al *Verein*, ma che erano state invitate alla riunione.

Dal rapporto letto nella seduta di apertura, risulta che l'Associazione abbracciava, al 4 agosto u. s., una rete di ben 64,180 chilometri; mentre nel 1880 la lunghezza della medesima non era che di chilom. 56,380. Diminuì invece il numero delle Amministrazioni affigliate al *Verein*, discendendo da 113 ad 86, in causa dei riscatti per parte dello Stato delle ferrovie private, specialmente in Germania, e dell'accentramento seguito nelle reti delle ferrovie private.

L'assemblea votò poi, senza gran discussione, le seguenti regole relative ai *biglietti circolari cumulativi*:

1° Simili biglietti saranno d'ora innanzi rilasciati durante tutto l'anno;

2.° La lunghezza minima del percorso sarà di 600 chilometri;

2.° La durata dei predetti biglietti sarà di 45 giorni, senza distinzione di distanze; tuttavia, allorchè il percorso sarà almeno di 2,000 chilometri, la loro validità sarà di 60 giorni;

4° Nel prezzo dei biglietti circolari potrà altresì esser compreso quello dei percorsi sulle linee che non fanno parte dell'Associazione, e sui battelli a vapore e tramways, e speciali tagliandi saranno rimessi alle relative Amministrazioni, a condizione però che queste ultime dichiarino di sottomettersi ai regolamenti generali del *Verein.*

Non incontrò invece l' approvazione dell' Assemblea, la proposta tendente ad accordare ai viaggiatori adulti con biglietti circolari cumulativi, un trasporto gratuito di 25 chilog. di bagaglio, ed ai ragazzi quello di 13 e 1\|2 chilogrammi di bagaglio.

Fu poi deliberato, dietro proposta d' una Commissione speciale, la formazione e la pubblicazione di una statistica del movimento dei viaggiatori a biglietti circolari cumulativi. L' Assemblea aggiunse ancora alcune disposizioni alle istruzioni per gli agenti incaricati della visita dei vagoni: fissò l'interpretazione a darsi alle varie disposizioni sul regolamento per lo scambio dei vagoni; adottò un progetto di regolamento, in 8 articoli, per l' Ufficio dei deconti del *Verein*, e finalmente approvò, dopo colorosa discussione, la seguente proposta di aggiunta all'art. 17 del regolamento pello scambio dei vagoni, e relativa al trasporto del bestiame:

« Le Amministrazioni affigliate sono solidariamente tenute, per confermarsi alle leggi dei vari paesi destinate ad impedire la propagazione degli elementi di contagio col trasporto del bestiame in ferrovia e per evitare trasbordi alle frontiere, di restituire vuoti i vagoni a bestiame che esse avranno ricevuti e sui quali vi sarà un conforme avviso: e ciò allo scopo di rendere possibile la disinfezione prescritta dai regolamenti ».

Dopo aver preso alcune altre deliberazioni di minor importanza, l'Assemblea si è sciolta decidendo di tenere a Stoccarda la sua prossima seduta.

Ferrovie francesi. — Venne, dal Ministro dei lavori pubblici della Repubblica francese, fissata pel 25 corrente mese l'apertura al pubblic esercizio del tronco compreso fra Montluçon e Auzances della ferrovia Montluçon-Eygurande.

Questo tronco ha una lunghezza di m. 45,153, ed oltre alle due predette stazioni estreme, serve alle seguenti: Lignerolles, Teillet-Argenty-Budelierè Chambon, Evaux, Reterre.

— Il prelodato Ministro ha pure autorizzato la Compagnia della ferrovia Parigi-Orléans ad aprire immediatamente all'esercizio il tronco Chauvigny-Saint-Savin della linea che da Poitiers conduce a Blanc. La lunghezza del nuovo tronco è di m. 19,533.

Ferrovie australiane. — Le ferrovie della Nuova Galles del sud sono proprietà del Governo e sono costruite solidamente e in modo ammirabile.

La linea meridionale è in esercizio da Sydney ad Albury per una lunghezza di 384 miglia; ad Albury si allaccia alla linea che da Wodonga, sulla riva opposta del Murray, va a Melbourne; da questa linea si diramano tronchi a Jerilderie e ad Hay.

La linea occidentale, che attraversa le montagne azzurre, è ora aperta fino a Bourke sul fiume Darlung a 503 miglia da Sydney; mentre la linea settentrionale, che dal porto importante di Neucastle va a Clen Junes, a 373 miglia da Sydney, si sta continuando da Clen Junes al confine del Queensland; essa ha una diramazione per Narrabu a 327 miglia da Sydney.

Vi sono anche linee suburbane che da Sydney vanno a Hurstrelle, Paramatta, Richmond e Windsor che rendono pronte e a buon mercato le comunicazioni tra la metropoli e il paese circostante.

Notizie Diverse

Nuovo sistema di timbratura dei biglietti. — Leggesi nel *Roma* di Napoli:

Dal capo stazione di Caserta, sig. Carlo Cocciola, è stata ideata una nuova *timbratura* ai biglietti dei viaggiatori all'entrata nelle sale di aspetto, e ciò allo scopo che i biglietti stessi, in particolare quelli di ritorno, non possano servire per una seconda volta a frode delle Amministrazioni ferroviarie.

La nuova *timbratura* sostituirebbe il foro che oggi vien praticato ai biglietti: sul biglietto la pinzetta segnerebbe l'ora italiana da 1 a 24 della partenza dei treni dalle singole stazioni divisi per gruppi, per quanto una sola pinzetta ed un solo agente possa servire allo scopo.

La pinzetta è stata consegnata e costruita dal capo officina sig. Vincenzo Gruppuso, residente a Caserta, ed è stata di già mandata alla direzione dell'esercizio della rete del Mediterraneo per la relativa approvazione e privativa.

Vedremo che cosa deciderà la suddetta Direzione sulla proposta del sig. Cocciola.

Binari e ruote di carta. — La questione delle guide e delle ruote da vagoni in carta compressa pare che stia per essere risolta, scrive l'*Organe des Mines.*

Infatti, una Compagnia impiantò, nei dintorni di Pietroburgo, una vasta officina per questa fabbricazione, e, essendovi stata autorizzata dal ministro delle finanze della Russia, si accinge a costruire fra Pietroburgo e Varsavia una ferrovia di nuovo genere, le cui guide del pari che le ruote dei veicoli saranno in carta compressa.

Nuovo palazzo per le poste e telegrafi a Graz. — Il Ministero austriaco del commercio ha aperto un concorso pel progetto di un nuovo palazzo delle poste e telegrafi da costruirsi in Graz, capitale della Stiria.

Le spese di costruzione stabilite dal Governo ed approvate dal Reichsrath austriaco ammontano a 290 mila fiorini.

Condotta di petrolio — — I giornali russi riferiscono che è stato progettato di costruire una specie di acquedotto, che da Baku vada sino alla città di Batum, e

serva per la condotta del petrolio. I lavori di costruzione devono incominciare verso la fine di settembre e richiederanno più di 16 milioni di rubli. Le spese di esercizio ammonteranno annualmente a 2,371,000 rubli.

Sventramento di Marsiglia e Tolone. — Leggiamo nel *Bulletin du Crédit*:

Si dice che il rapporto della Commissione d'igiene concluda per l'esecuzione di lavori di risanamento, che costerebbero 18 milioni di franchi per la sola città di Tolone. Queste spese sarebbero sostenute per la massima parte dal bilancio municipale e, per il di più, dallo Stato. Uno studio analogo è stato fatto in ciò che concerne Marsiglia. L'urgenza di questi lavori non è discutibile e se si vogliono stabilire nuovi cantieri è desiderabile che ne vengano aperti in altri luoghi oltre che a Parigi.

Timone elettrico. — Leggesi nel *Bresil*, che a Rio de Janeiro sono state fatte testè delle esperienze curiose con un timone elettrico inventato dal sig. Isidoro de Pinho.

Fra i vantaggi considerevoli che presenta l' apparecchio del signor Pinho, bisogna sopratutto contare quello di permettere al comandante di dirigere il suo battello da sè da un punto qualunque del bastimento medesimo.

I risultati ottenuti da queste esperienze sono stati soddisfacentissimi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella settimana scorsa i valori ferroviari, se non dimenticati affatto, perchè le azioni Meridionali e quelle della Mediterranea attestano pur sempre la esistenza di questo titolo, non ebbero mercato degno di nota: registriamo solo i corsi tenuti dalle Meridionali che furono da 693 a 690 e quelle della Mediterranea le quali da 548 si ridussero a 545.

Società generale per le ferrovie complementari in Roma. — In esecuzione della deliberazione adottata dagli azionisti nell'assemblea generale del 10 novembre 1884 relativamente alla riduzione del capitale da 5 a 4 milioni, ed al cambio delle vecchie azioni con titoli nuovi di L. 200 per azione, deliberazione approvata con decreto del Tribunale civile di Roma in data del 27 aprile ultimo, debitamente trascritto presso il Tribunale di commercio e pubblicato nel Bollettino Ufficiale delle Società per azioni il 18 giugno successivo, si prevengono i signori azionisti che a partire dal 5 ottobre corr. il cambio dei titoli suddetti viene effettuato in Roma dal Banco di Roma, via del Corso n. 337, il quale rilascierà i nuovi titoli contro il ritiro di quelli attualmente in circolazione.

CONVOCAZIONI

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale — Assemblea generale straordinaria pel 1.o novembre venturo, ore 10 ant., in Modena, nella sede della Società per nomina di un ottavo consigliere d'amministrazione; proposta di modificazione all' art. 48 dello statuto sociale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Sassari (10 ottobre, ore 10 ant., def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e sistemazione del secondo tronco della strada obbligatoria da Orgosolo a Mamojada cadente nel territorio di Orgosolo, di lunghezza metri 6966.40, provv. delib. per L. 60,414.48. (V. n. 34 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Ancona (12 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della manutenzione del primo tronco della strada provinciale Clementina che dalla strada Flaminia presso la foce dell' Esino giunge al ponte Vallemani nel confine di Mergo e Serra San Quirico, per la lunghezza di m. l. 36582, provv. deliberato pel canone annuo di L. 5,348.11. La durata dell' appalto è di un novennio, per gli anni 1886-94. Cauz. provv. L. 1,800; def. L. 5,000.

Comune di Buonalbergo (13 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione per la sistemazione e completamento della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Buonalbergo arriva alla stazione ferroviaria di Montecalvo. Prezzo L. 112,283.67. I lavori dovranno ultimarsi entro il termine di anni 3 dalla consegna. Cauz. provv. L. 6,000. Fatali ore 10 ant. 2 novembre.

Municipio di Ronciglione (11 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione della strada detta di Borgo di Sotto, in conformità del capitolato d' oneri e del progetto redatto dall' ing. sig. Mario Moretti, nonchè del regolamento di Contabilità generale dello Stato, approvato con Regio decreto 4 settembre 1870, n. 5852. Prezzo L. 9531.66. Le opere tutte d' appalto dovranno essere compiute nel termine di mesi tre dalla consegna. Cauz. provv. L. 400; def. L. 950. Fat. mezzodì 24 ottobre.

Prefettura di Genova (12 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria consortile detta di Pian di Barca, che dall' abitato di Pignone mette alla provinciale Genova-Spezia, in territorio dei comuni di Pignone e di Beverino, della lunghezza di metri lineari 4190. Prezzo L. 40,790, nella quale somma figurano tanti lavori a corpo per L. 12,235 e tanti a misura per L. 28,554.98. Per l' ultimazione dei lavori è stabilito il termine di anni 3 dalla data della consegna dei medesimi all' appaltatore ed a misura dei fondi disponibili. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 4,000. Fat. ad 8 giorni.

Prefettura di Vicenza (13 ottobre, ore 1 pom., def.) — Appalto dei lavori di sistemazione della difesa frontale a destra del Guà, fronte beni comunali di Montecchio Maggiore. Prezzo L. 9326. I lavori dovranno completarsi entro il termine di 60 giorni lavorativi a datare dalla consegna. Cauz. provv. L. 500; def. il decimo. Dep. per spese L. 300.

Prefettura di Mantova (13 ottobre, ore 12 mer., fat.) — Appalto dei lavori di imbancamento dell' argine destro di Po in Golena Marina fra i cippi 151 e 161 nel comune di San Benedetto Po, provv. deliberato per L. 41,395.65. Cauz. provv. L. 2,600; def. il decimo. I lavori dovranno compiersi entro 90 giorni naturali consecutivi dalla consegna.

Genio militare — Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della Regia Marina (14 8bre. ore 10 a., 1.a asta) — Appalto della costruzione dei seguenti fabbricati nel Regio Arsenale militare marittimo di Spezia: 1.o officina per le macchine; 2.o officina per le lance; 3.o magazzino per le lance, per il complessivo importo di L. 760,000. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine seguente: mesi 18 per l' officina macchine; mesi 6 per i canali di accesso all' officina e magazzino delle lance e per i muri di sponda laterali a detti canali; mesi 12 per l'officina e per il magazzino delle lance. Dep. L. 76,000. Fat. mezzodì 29 ottobre.

Comune di Argenta. Prov. di Ferrara (14 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto del lavoro di manutenzione delle traverse provinciali e delle strade esterne brecciate ed a ciottoli del comune pel triennio 1886 87-88. Somma annua lire 13,822.51, e quindi pel triennio complessivo ammontare di L. 41,467.53. Cauz. provv. L. 800. Fat. mezzodì 29 ottobre.

Città di Spezia (14 ottobre, ore 12 merid., def.) — Appalto della condotta d'acqua di Canneto, provv. deliberato per lire 255,638.12. (V. n. 35 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Benevento (15 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 37, da Foiano alla stazione ferroviaria di Savignano Greci, compreso fra il Ponte a 3 arcate sul vallone di Foiano della strada provinciale di 1.a serie, n. 12, e l' abitato di Montefalcone, della lunghezza di m. 10,921.79, provv. deliberato per L. 303,244.80, dietro l' ottenuto ribasso di L. 10.60 per cento su quella di stima. (V. n. 36 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (15 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale

di 1.a serie, n. 8, da S. Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la Comunale Campana-Bocchigliero presso Campana e la Sella di Acquaramata presso Scala Coeli, della lunghezza di m. 14,377.60, provv. deliberato per L. 183,100.95, dietro l'ottenuto ribasso di L. 39.27 per cento su quella di stima. (V. n. 36 del *Monitore*).

Prefettura di Pesaro e Urbino (15 ottobre, ore 12 merid., def.) — Appalto dei lavori di correzione della strada nazionale Flaminia n. 14 nel Furlo, dai due ponti della Fornace al ponticello della Orecchia, della lunghezza di m. 2309.40, provv. delib. per L. 70,227.57. (V. n. 35 del *Monitore*).

Prefettura di Sassari (15 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la ricostruzione del ponte sul Rio Pedras Fittas e per la deviazione di un tratto di strada della lunghezza di m. 327.50, e per il rialzamento dell'impigliature della comunale Fonni-Gavoi, provv. deliberato per la presunta somma di L. 43,685.70. (V. n. 38 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Venezia (16 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di manutenzione ordinaria e di miglioramento dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Venezia dal 1.o gennaio 1886 al 30 giugno 1889, della spesa complessiva di L. 168,000. Dep. L. 16,800. Fat. mezzodì 31 ottobre.

Città di Roma (16 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di fondazione da eseguirsi per la costruzione di un serbatoio di acqua della capacità di metri cubi 3000 da erigersi presso Santa Croce in Gerusalemme, per la presunta spesa di L. 160,000. Cauz. L. 10,000. Dep. per spese L. 2,200. Il tempo per la esecuzione completa dello scavo e delle masse murali di fondazione viene fissato ad un anno dalla consegna. Fat. ore 11 ant. 2 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (19 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del primo tronco della strada nazionale n. 31 degli Abruzzi, da Solmona al Ponte Titolo Giove, compreso fra il Piano di Cinquemiglia e Roccapia, della lunghezza di m. 5,897.40, per L. 169,175. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due e mezzo. Cauz. provv. L. 10,500; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Id. (19 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del secondo tronco della strada nazionale n. 31, da Sulmona a Ponte Titolo Giove, compreso fra Roccapia e l'attraversamento dell'attuale strada nazionale sotto la fontana di Pettorano sul Gizio, di lunghezza m. 10,483.51, per L. 310,850. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi trenta. Cauz. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cuneo (19 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle dell'Argentera, compreso fra il ponticello sul rivo Ferrero e m. 180.90 oltre la strada del forno pubblico di Gaiola, della lunghezza di m. 1,815.20, per L. 192,750. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 20. Cauz. provv. L. 9,000; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (19 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del quinto tronco della strada provinciale di 1.a serie, Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra la cappella S. Marciano sotto Atina sulla provinciale Sferracavalli, ed il cavalcavia presso Casalvieri, della lunghezza di m. 7680.14, provv. deliberato per L. 110,249.55. (V. n. 32 e 36 del *Monitore*).

Genio militare — *Direzione di [illegible]ora* (20 ottobre, ore 9 ant., 1.a asta) — Appalto di sistem[illegible]ne e prolungamento del fabbricato Passa-Parola, nell'ex forte di Savona, ascendenti a L. 54,000 da eseguirsi nel termine di giorni 200. Dep. lire 5,400. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Padova (22 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto del lavoro di quinquennale fornitura di sasso trachitico delle migliori cave di Este e relativo annegamento per progressivo sviluppo e manutenzione di scogliere a protezione delle berme, dei porcillamenti e delle basso sponde a sinistra di Adige nelle località più molestate dall'urto radente ed obbliquo del filone del fiume nella sezione 1.a del circondario idraulico di Este. Spesa annua presunta L. 8,300. Nelle offerte i concorrenti dovranno esprimere il prezzo annuo per il quale intendono assumere l'appalto. Cauz. provv. L. 600; def. metà dell'annuo prezzo. Dep. per spese L. 550. L'appalto quinquennale di cui si tratta è decorribile dal 1.o luglio 1885 e termina il 30 giugno 1890.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (23 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante dalla normale 796 del terzo tronco della strada provinciale di 1.a serie Cuccaro Sanza, alla normale 96 del 4.o, onde attraversare l'abitato di Montano-Antilia, della lunghezza di m. 4,249.52, per L. 117,000. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni due. Cauz. provv. L. 8000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (23 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettifica e sistemazione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 39, compreso fra la nazionale Sannitica presso Centocelle e l'abitato di Sant'Elia a Pianisi, della lunghezza di m. 8,944.44, provv. deliberato per lire 99,813.18, dietro l'ottenuto ribasso di L. 32.25 per cento su quella di stima. (V. n. 37 del *Monitore*).

Prefettura di Padova (26 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di quinquennale fornitura di sasso e relativa messa in opera pel progressivo sviluppo e manutenzione di scogliere lungo la sponda sinistra di Adige nella sezione 3.a del circondario idraulico di Este. Spesa annua presunta lire 12,600. Nelle offerte i concorrenti dovranno esprimere il prezzo annuo per il quale intendono assumere l'appalto. Cauzione provv. L. 1,200; def. il decimo dell'ammontare dell'appalto del quinquennio. Dep. per spese L. 750. L'appalto quinquennale di cui si tratta è decorribile dal 1.o giugno 1885 e termina il 30 giugno 1890.

Congregazione di Carità di Alessandria, amministratrice dell'ospedale dei Santi Antonio e Biagio (26 ottobre, ore 9 ant., 1.a asta) — Appalto per l'esecuzione delle opere di riordinamento e completamento dei locali di questo spedale, e ciò in conformità del progetto, perizia e capitolato redatti dal sig. ing. Vincenzo Canetti, approvati dalla detta Congregazione con ordinato in data 17 luglio ultimo scorso, dei quali chiunque potrà avere visione nella segreteria della Congregazione nelle ore d'ufficio. Le opere da eseguirsi sono preventivate nella complessiva somma di L. 700,000 e consistono: 1. In demolizione di muri e coperti; 2. scavi, trasporto ed impiego di terra; 3. opere murarie, in legno, in ferro ed altre. L'impresario dovrà por mano al lavoro nel tempo che gli verrà prefisso, farlo progredire con regolarità e celerità onde portarlo a compimento nel modo prescritto entro il termine di 5 anni dalla data della stipulazione del contratto. Dep. L. 30,000; def. L. 60,000. Fat. mezzodì 11 novembre.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della provincia di Salerno la fornitura di un ponte metallico di 59 metri sul torrente S. Venere.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

RETE ADRIATICA

Prodotti approssimativi dell'esercizio nel mese di agosto.

Viaggiatori	L.	3,342,933.55
Bagagli e cani	»	156,182.10
Merci a grande velocità	»	693,275.90
Merci a piccola velocità	»	3,226,161.90
Introiti diversi	»	58,838.15
Totale	L.	7,477,391.60
Prodotti dal 1.o luglio	»	15,705,740.55

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON SEDE
IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto). *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000

PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

		Stazioni
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.80 al quint.	Bergamo
» » rapida	» 3.— »	»
» » rapida super.	» 4.— »	»
» » Portland nat.°	» 5.— »	Palazzolo
» » » artif.°	» 7.— »	»
Calce idr.° di Palazzolo	» 2.50 »	»
» » di Vittorio	» 1.25 »	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10 »	»
Calce di Narni	» 2.20 »	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall' ing. comm. A. COTTRAU
Sede e Direzione: Napoli 24, Via Medina
Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano, e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 800 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 21 al 30 Settembre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,433,385.85
Merci a Grande Velocità	»	486,258.01
Merci a Piccola Velocità	»	2,167,176.28
Telegrafo	»	17,956.65
Complessivamente al lordo . . .	L.	**4,104,776.79**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 30 *Settembre* 1885.

Viaggiatori	L.	13,361,326.08
Merci a Grande Velocità	»	3,782,513.98
Merci a Piccola Velocità	»	15,917,882.09
Telegrafo	»	138,573.95
Complessivamente al lordo . . .	L.	**33,200,296.10**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

DA VENDERE

Numero sei Caldaje tubolari delle seguenti misure

N. 2 Caldaje tubolari — Superficie riscaldante metri 9.56 — peso quintali 65 cadauna — diametro 2.06 — lunghezza 2.60 — pressione quattro atmosfere.

N. 1 Caldaja tubolare — Superficie riscaldante metri 9.50 — peso quintali 60 — diametro 2.14 — lunghezza 2.30 — pressione tre atmosfere.

(N. B — Queste tre caldaje sono usate, ma in buono stato).

N. 2 Caldaje tubolari — Tipo locomobile — superficie riscaldante metri 9.46 — peso quintali 52 cadauna — diametro 1.40 — lunghezza 2.60 — pressione 7 atmosfere.

N. 1 Caldaja tubolare — Tipo locomobile — superficie riscaldante metri 9.40 — peso quintali 35 — pressione quattro atmosfere.

(N. B. Queste tre ultime sono quasi nuove).

Ricapito presso l'Impresa di Navigazione in ARONA.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche
MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO
Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII | Mercoledì 14 Ottobre 1885. | Num. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE FERROVIE
al Congresso internazionale di Bruxelles

(Contin. e fine — Vedi numero 40).

La 4ª Sezione aveva al suo ordine del giorno tre questioni d'interesse generale; e cioè quella del riposo domenicale, quella delle ferrovie economiche, ed infine la questione relativa alla statistica ferroviaria.

Il primo dei tre preaccennati quesiti così era formulato: *Studio dei provvedimenti che potrebbero generalizzarsi, per assicurare, il più possibile, il riposo domenicale agli agenti ferroviari.*

Gli avversari del riposo festivo sulle ferrovie fondarono i loro argomenti essenzialmente su osservazioni pratiche.

Essi fecero notare che se volevasi assicurare questo riposo settimanale agli agenti del servizio attivo, era giuocoforza misconoscere le necessità che fatalmente importa un esercizio ferroviario. Vi sono degli agenti sui quali pesa tale una responsabilità, che torna loro impossibile di abbandonare periodicamente il loro posto di lavoro, il quale è altresì un posto di pericolo. Per altri agenti poi, il riposo giornaliero concesso dalle loro funzioni compensa sufficientemente la mancanza del riposo festivo. Sarebbe adunque impossibile, salvo in quei paesi in cui le leggi ed i costumi autorizzano una parziale sospensione del servizio ferroviario nei giorni di festa, l' imporre alle Direzioni ed alle Compagnie l'obbligo di stabilire per gli agenti il riposo domenicale, dal momento che le ferrovie non possono mai interrompere il loro lavoro. E volendolo fare si comprometterebbe la sicurezza del servizio, anche ammettendo che le Compagnie o Direzioni predette si volessero assumere il carico di creare un personale di riserva, carico abbastanza grave, poichè esse verrebbero in definitiva a pagare annualmente a tutti gli impiegati giornalieri, 365 + 52 = 417 giornate di lavoro.

Per queste considerazioni principali, la maggioranza della Sezione rifiutò di associarsi al voto assoluto proposto dal sig. Colin Mackenzie, il quale voleva si assicurasse, salvo nei casi di forza maggiore, il riposo domenicale a tutti gli impiegati nel servizio degli uffici, della via, delle officine e delle merci; si riducesse, il più possibile, il traffico dei viaggiatori alla domenica, accordando anche un giorno di riposo per settimana agli agenti addetti a questo servizio, e si addivenisse, mediante un accordo internazionale, a misure dirette a ridurre il traffico dei viaggiatori nei giorni festivi.

Un' altra proposta venne presentata sull' argomento in questione alla 4ª Sezione, e fu quella del signor Thielen, così concepita: « Il Congresso fa voti perchè le Amministrazioni ferroviarie prendano dei provvedimenti al fine di limitare, nelle domeniche, il servizio dei trasporti delle merci e quello delle officine, per quanto ciò sia consentaneo coi riguardi dovuti alle comunicazioni generali e col buon ordine dell' esercizio. Per quei servizi che non ammettono restrizioni o sospensioni, il Congresso fa voti perchè si provveda ad un sufficiente personale di supplenza, in modo da permettere agli impiegati ed operai di adempiere, nella miglior guisa possibile, ai loro doveri religiosi e di famiglia ».

Ed anche questa proposta non venne accolta, quantunque si avvicinasse già più che non quella precedentemente ricordata, al modo di pensare della maggioranza, perchè essa teneva in debito conto e le necessità ineluttabili del servizio, e l' impossibilità di restringere il movimento dei viaggiatori ed il pericolo cui si andrebbe incontro volendo rimpiazzare alcuni agenti sui quali pesa la responsabilità del servizio.

Fu ravvisato inopportuno il portare la questione sul terreno religioso, e si credette pericoloso sistema quello di

fissare la periodicità del riposo ad accordarsi; imperocchè sarebbe stato come l'emettere un voto che non poteva realizzarsi, e promettere cosa che non si era certi di poter mantenere.

I congressisti poterono invece mettersi d'accordo quando si trattò di dichiarare che era molto a raccomandarsi un riposo *periodico*, e che dovevasi procurare di far coincidere, nei limiti del possibile, questo riposo periodico coi giorni di domenica e di festa; vale a dire con quei giorni che meglio permettono agli agenti ferroviari di ritrarre un utile morale e materiale dalla libertà loro concessa.

Si fu pure d'avviso che il riposo periodico, lungi dal nuocere alla sicurezza ed alla regolarità dei servizi, poteva contribuire, in certa qual misura, a migliorarli, e che perciò non poteva esservi difficoltà a consacrare, nell'interesse umanitario con un voto, questo principio del riposo periodico.

Ond'è che la Sezione votò unanime il seguente ordine del giorno, il quale venne poi leggermente modificato dal Congresso nella sua seduta plenaria:

« Il Congresso esprime l'opinione che, sia nell'interesse del personale attivo delle ferrovie, sia in quello del regolare andamento dei servizi, debbasi estendere il sistema del riposo periodico; si debba far coincidere nel limite del possibile questo riposo colle domeniche o coi giorni di festa; e si debba, ai predetti intenti, procurare un accordo fra le varie Amministrazioni ferroviarie ».

Durante la discussione, si ricordarono incidentalmente i provvedimenti d'ordine interno che, senza tendere al riposo settimanale o quanto meno periodico, sono nondimeno destinati a migliorare la condizione degli agenti del servizio attivo. Fra questi provvedimenti non ricorderemo che il seguente: sopra una rete secondaria, della lunghezza di 150 chilometri, il servizio dei treni venne organizzato in modo che tutto il personale viaggiante, capi-treno, macchinisti, fuochisti, guardia-freni, etc., rientra, ciascun giorno e dopo terminato il servizio, nella stessa località. Questa disposizione, a quanto disse chi ebbe a segnalarla, ebbe un doppio risultato: non occorre più cioè di registrare alcuna dimissione del personale di servizio, ed alla Direzione non pervenne più alcun reclamo circa il trattamento degli agenti.

La seconda questione deferita alla 4ª Sezione era nel programma concepita nei seguenti termini:

« *Compito ed avvenire delle ferrovie secondarie (vicinali), quali affluenti di trasporto, in relazione colle ferrovie d'interesse generale* ».

« *Esame e discussione*: a) *Delle basi di un accordo per facilitare ed estendere i rapporti fra le linee di diversa natura;* b) *dei sistemi d'esercizio più economici sulle linee a piccolo traffico* ».

La Sezione procurò anzitutto di stabilire con sufficiente precisione ciò che debbasi intendere per linee secondarie o ferrovie vicinali, ed a questo riguardo essa ammise per la discussione lo stesso criterio adottato dai redattori del programma e dai relatori incaricati di esporre la questione. Fu adunque ritenuto, che per ferrovie vicinali o linee secondarie debbansi intendere quelle affluenti e d'interesse puramente locale, quali sono per es. le linee esistenti o progettate nel Belgio ed in altri paesi, che già possseggono una rete ferroviaria fitta per modo da assicurare la regolarità dei trasporti interni ed internazionali.

Sotto ben altro aspetto difatti, la questione si presenta per quei paesi che non hanno ancora raggiunto quel grado di sviluppo nei mezzi di trasporto. In Russia, e più ancora in quei nuovi territori redenti alla civiltà commerciale, talune linee saranno chiamate secondarie, quantunque esse siano per l'avvenire destinate ad assumere un'importanza internazionale. Così pure, in queste regioni, torna inutile il discutere se convenga o no trar partito, per le linee a sistema ridotto, delle strade vicinali, poichè queste strade soventi non vi sono, e le ferrovie sono progettate per assicurare le comunicazioni fra località che non hanno strade ordinarie.

Si fu pertanto in base alla definizione che più sopra abbiamo riportata, che la questione venne discussa e furono prese deliberazioni.

All'unanimità si riconobbe che le linee d'interesse locale debbono essere considerate *unicamente* come affluenti di trasporto, in quanto vengono a riversare nelle stazioni di congiunzione delle grandi linee il traffico locale preso alle sue sorgenti. La 4ª Sezione fu dunque d'avviso che tali linee, siano esse isolate ovvero a gruppi, non possono formare concorrenza alle linee di interesse generale; e questo concetto fu incarnato nella seguente deliberazione:

« Le ferrovie secondarie o vicinali debbono essere unicamente considerate come affluenti di trasporto, e stabilite per modo che non abbiano a deviare dal loro scopo ».

Stabilito questo principio, egli è evidente che i concessionari di linee secondarie debbono mantenere amichevoli rapporti e trovarsi d'accordo colle Compagnie o colle Direzioni di quelle linee d'interesse generale, alle quali si collegano le predette linee complementari.

È pure della massima evidenza che le linee secondarie, non potendo ricercare altri elementi di trasporto se non quelli puramente locali, debbono essere costrutte ed esercitate colla più stretta economia, ed i concessionari sono in diritto di fare assegnamento, in questo loro scopo, sul doppio concorso e delle Compagnie adiacenti e delle Amministrazioni provinciali e comunali.

La Sezione votò ancora all'unanimità le due seguenti deliberazioni:

« 1. I concessionari di linee secondarie debbono trovare presso le Amministrazioni dello Stato e delle Società private alle cui linee d'interesse generale si collegano le loro, una benevola accoglienza, un aiuto assicurato e delle facilitazioni, specialmente in quanto riguarda:

« *a*) La costituzione del capitale di primo impianto a condizioni vantaggiose;

« *b*) Il trasporto dei materiali necessari alla costruzione;

« *c*) L'impianto di stazioni comuni ed il riparto delle spese per queste stazioni;

« *d*) Lo scambio delle merci;

« *e*) Le riparazioni del materiale rotabile.

« 2. Essendo stabilito che da principio le ferrovie vicinali debbono essere costrutte sulle strade ordinarie, ogni volta che lo permettano le circostanze, il Congresso fa voti perchè gli Stati, le provincie ed i comuni accordino ai concessionari di dette ferrovie, per l'uso delle strade, il suolo e le stazioni, e così pure, per quanto concerne l'esercizio, tutte le facilitazioni possibili e compatibili colla circolazione sulle strade ordinarie ».

Dalle surriferite deliberazioni ne consegue, che le Compagnie di ferrovie d'interesse locale, senza essere alla dipendenza dei Governi o delle grandi Compagnie, debbono però, per la loro esistenza ed il loro sviluppo, trovare

presso i medesimi tutto quell' aiuto che torni possibile di loro accordare. Ed il Congresso emise i voti di cui abbiamo fatto cenno, coll' intento specialmente che le Compagnie di ferrovie secondarie o vicinali debbano, con ogni mezzo, tentare di ridurre il costo chilometrico così di costruzione che d'esercizio, affine di proporzionarlo al modesto traffico cui servono.

Per la stessa ragione venne in campo e si discusse la questione della via a scartamento ridotto. La Sezione non si mostrò guari partigiana per lo scartamento normale applicato alle linee secondarie; per contro, un membro dichiarò che non avevavi per la ristrettezza della strada altro limite che quello imposto da difficoltà insormontabili nella costruzione del materiale rotabile.

Quest'ultima opinione non fu però coronata dal suffragio della maggioranza, la quale si dichiarò piuttosto favorevole agli scartamenti di m. 0.75 o meglio ancora di 1 metro.

Dobbiamo tuttavia tosto aggiungere che la Sezione, evitando di esplicitamente pronunciarsi sopra una questione tecnica quale la presente, si limitò ad emettere il seguente voto:

« Il Congresso raccomanda l'impiego della via a scartamento ridotto per le linee secondarie, risultando da un tale sistema economie nella costruzione e nell'esercizio che non potrebbero altrimenti ottenersi colla via a scartamento normale.

« Fa pure voto il Congresso che taluni tipi di via a scartamento ridotto (per es. quelli di m 1 o m. 0.75) vengano universalmente adottati escludendo i tipi intermedii, e che le Compagnie di ferrovie d' interesse locale di una stessa regione, vicine e suscettibili ad avere fra loro relazioni di trasporti, adottino un unico ed uniforme tipo di scartamento di via, e di armamento.

Ammessa la via a scartamento ridotto, la Sezione dovette naturalmente occuparsi dei mezzi attualmente conosciuti e praticati per effettuare il trasbordo delle merci nelle stazioni di scambio colle linee a scartamento normale. Senza pronunziarsi fra i due principali sistemi adottati (trasbordo delle mercanzie sole, o loro trasbordo con casse speciali) e pur riconoscendo che l'impiego di uno di questi sistemi non importa ancora generalmente l'esclusione dell'altro, la Sezione approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Congresso esprime l' opinione che le operazioni di trasbordo non possano essere considerate come un ostacolo allo sviluppo delle ferrovie a scartamento ridotto ».

Venuta in campo la questione del modo d'esercizio delle linee secondarie, e quella delle tariffe proposta dal signor De Bruyn, la Sezione ravvisò di trovarsi a fronte di un nuovo esperimento tentato nel Belgio dalla Società nazionale delle ferrovie vicinali, e destinato a proseguirsi in condizioni speciali ed importanti.

Inopportuno sembrò ai congressisti il formulare deliberazioni, sia sul vantaggio presentato dagli esercizi, isolati ovvero raggruppati, di linee d' interesse locale, sia sulla possibilità di applicare su tali linee la così detta tariffa naturale pei trasporti delle merci.

Nonpertanto queste due questioni mancarono di venir discusse.

Sul primo punto, l'opinione prevalente si fu che, se elementi locali possono essere impiegati nella ricerca del traffico e se vi ha vantaggio a stimolare questi elementi commerciali mediante una partecipazione negli utili, è però indispensabile che i servizi tecnici restino centralizzati.

Sul secondo punto, fu riconosciuto che le difficoltà nello stabilire le tariffe per le merci sono minori sulle linee locali, ove gli elementi di traffico sono semplici e si riproducono giornalmente. Su queste linee, le questioni delle tariffe sono d'altronde dominate dall' accordo che forzatamente devesi stabilire colla linea adiacente di grande comunicazione destinata a ricevere il traffico d'affluenza.

A proposito delle tariffe, la Sezione si vide condotta a precisare il compito delle linee locali, le quali non fanno in certa qual maniera che un servizio di vettura perfezionato e che non possono essere costrette ad effettuare, a prezzi ridotti, trasporti a breve distanza su vie che sovente sono di difettoso profilo essendosi tratto partito da vecchie strade.

La 4ª Sezione mandò a questo proposito a raccomandare al Congresso la seguente deliberazione:

« Il Congresso crede che le tariffe delle ferrovie vicinali debbano offrire la massima elasticità, in ragione della situazione speciale di ciascuna di siffatte linee. Fa voti per conseguenza che i Governi accordino nei relativi capitolati d' onere dei *maximum* di tariffa notevolmente superiori a quelli delle ferrovie a grande sezione, e lascino ai concessionari maggiore libertà nell'applicazione delle tariffe, nonchè maggiori facilitazioni nelle condizioni di costruzione ed esercizio ».

La terza ed ultima questione che il programma sottoponeva alla 4ª Sezione rifletteva la statistica ferroviaria, ed era proposta nei seguenti termini:

« *Accordo a stabilire fra le diverse Amministrazioni ferroviarie, per giungere ad adottare una classificazione uniforme delle spese e delle entrate, e un tipo di resoconto che permetta di istituire utili confronti fra i risultati ottenuti dalle diverse Amministrazioni.*

« *Determinazione delle unità statistiche* ».

Per quanto riguarda questa terza questione, i lavori della Sezione ebbero, si direbbe, un risultato negativo o quanto meno poco fruttifero, perchè non si potè giungere a proporre un quadro statistico da adottarsi dalle Amministrazioni ferroviarie, come pure non si proposero nuove unità statistiche.

Tuttavia non è a dire con ciò che la discussione non abbia portato qualche utile. Da una parte infatti, tutte le osservazioni fatte dai congressisti o che essi formoleranno nello spazio di tre mesi, costituiranno gli elementi di un rapporto speciale che verrà poi ulteriormente pubblicato.

E d'altra parte risulta dalla discussione che la statistica internazionale ferroviaria, quale è attualmente raccolta e pubblicata a cura della Commissione di Vienna, quantunque presenti un vivo interesse per il suo insieme e la precisione dei suoi lavori, non riesce però completamente soddisfacente, in specie per la parte tecnica.

Questa statistica specialmente tecnica resta, se non a creare, almeno a completare ed a mantenere alla corrente dei progressi che ogni dove vengono realizzandosi.

Non era compito della 4ª Sezione, nè certamente sarebbe stato a lei possibile, di edificare, in poche ore, un' opera destinata a divenire un vero monumento; ma era però permesso alla stessa Sezione di constatare il fatto e di formulare un voto d' accordo internazionale su questo punto.

Questo voto, adottato all'unanimità dalla Sezione, venne formulato nei seguenti termini per essere discusso in seduta plenaria:

« La 4ª Sezione, considerando che è nell'interesse di tutte

le Amministrazioni ferroviarie l'essere tenute al corrente dei progressi realizzati nel dominio tecnico e dei dati statistici che menzionano i fatti compiuti e i risultati ottenuti in questo campo;

« Che conviene stabilire il quadro di una statistica più specialmente tecnica e di assicurarne la pubblicazione di accordo colla Commissione internazionale di Vienna;

« È di parere che per opera del primo Congresso internazionale delle strade ferrate sia istituito a Bruxelles un Uffizio internazionale di statistica tecnica delle strade ferrate;

« Inoltre essa fa voti affinchè i Governi e le Amministrazioni di strade ferrate continuino ad agevolare la raccolta degli elementi necessari alla Commissione internazionale di Vienna per pubblicare la Statistica generale delle strade ferrate, come pure degli elementi necessari al nuovo Uffizio da istituirsi in Bruxelles per pubblicare la statistica speciale tecnica delle strade ferrate ».

Invece della sovrariprodotta deliberazione, il Congresso adottò in seduta plenaria la seguente proposta, trasformata in mozione d'ordine, del sig. F. Pinheiro, delegato del Governo brasiliano:

« La Commissione organizzatrice del Congresso, assistita dalla presidenza del medesimo, è incaricata di preparare un nuovo Congresso e di sottoporgli le basi di un' Associazione scientifica internazionale diretta a favorire i progressi tecnici delle strade ferrate colla riunione di congressi, con conferenze, con pubblicazioni ed altri mezzi, specialmente col favorire le relazioni fra le varie Amministrazioni. Provvisoriamente, essa è incaricata delle funzioni di Uffizio di statistica tecnica delle ferrovie. Il prossimo Congresso provvederà all' istituzione di questo Uffizio in Bruxelles ».

Il testo della proposta del sig. Pinheiro è esplicito: le spiegazioni poi fornite dal suo autore e lo scambio di idee che precedette il voto, permettono di precisare la portata della deliberazione presa dal Congresso in seduta plenaria ed all'unanimità.

La Commissione così costituita a Bruxelles è tecnica, permanente, internazionale ed indipendente. Interpellati da essa saranno i Governi, le Amministrazioni delle ferrovie di Stato, e le Compagnie ferroviarie.

In queste circostanze, la Commissione internazionale, potendo muoversi liberamente e far convergere gli sforzi di tutti coloro che si occupano della grande industria ferroviaria, presenta molti elementi di vitalità, ed è per così dire un'incarnazione del Congresso.

E noi abbiamo ad augurarci che questa Commissione non dimentichi troppo la questione della statistica per occuparsi degli altri più ampi compiti a lei affidati dal Congresso, ma che vorrà invece coltivarla con tutto il suo maggior zelo e diligenza per il maggior bene dell'unione e del progresso.

NUOVO ASSETTO DEI SERVIZI FERROVIARI

D'accordo fra le Amministrazioni delle Società di esercizio delle reti Mediterranea e Adriatica è stato stabilito che il passaggio alle medesime delle linee ex-Romane, secondo la repartizione approvata colla legge 27 aprile 1885, abbia luogo nei giorni infraindicati.

Giorno 10 ottobre 1885. — Passaggio all' Amministrazione della Società Adriatica, delle linee: Firenze-Terontola-Chiusi; Chiusi-Orte-Roma; Orte-Terni-Foligno-Ancona; Albacina-Castel Raimondo; Terontola-Foligno; Tivoli-Mandela, per tutti i servizi, eccettuati quelli del mantenimento, dei magazzini e della parte del servizio del materiale e della trazione che risguarda le officine.

Giorno 15 ottobre 1885. — Passaggio all' Amministrazione della Società Mediterranea delle linee destinate al 1° Compartimento di quella rete e cioè delle linee:

Firenze-Pisa-Livorno; Livorno-Colle Salvetti; Pisa-Civitavecchia-Roma (stazione esclusa); Cecina-Saline; Ponte Galera-Fiumicino; Grosseto-Asciano; Empoli-Siena-Chiusi, per tutti i servizi, esclusi quello del materiale e trazione per la parte concernente le officine e quello dei magazzini.

Col giorno 15 ottobre stesso, la linea Roma-Civitavecchia-Grosseto e la diramazione Ponte Galera-Fiumicino saranno staccate per tutti i servizi dalla Sezione di Roma dovendo esse far parte delle linee da passarsi in detto giorno alla rete Mediterranea (1° compartimento).

Giorno 20 ottobre 1885. — Passaggio all' Amministrazione della Società Mediterranea delle linee ex-Romane destinate a far parte del 2° compartimento di quella rete cioè delle linee:

Roma (stazione compresa)—Ceprano; Ciampino-Frascati; Ceprano-Napoli; Roccasecca-Arce; Cancello-Avellino; Codola-Nocera, per tutti i servizi, esclusi quello del materiale e trazione per la parte concernente le officine e quello dei magazzini.

Giorno 1° novembre 1885. — Passaggio alla rete Mediterranea delle officine di Siena e di Roma, e all' Adriatica di quelle di Firenze e Pontassieve e inoltre:

a) alla rete Mediterranea dei magazzini di Roma, Civitavecchia, Napoli, Siena e Livorno, coi dipendenti depositi del combustibile di Pisa, Grosseto, Cecina e Cancello;

b) Alla rete Adriatica dei magazzini di Firenze (officine), Firenze (Dogana), Firenze (S. Maria Novella), Firenze (Valfonda), Pontassieve, Foligno, coi depositi del combustibile di Chiusi, Torontola, Ancona e Tivoli, e del servizio del mantenimento per le linee ora componenti la seconda Sezione.

Col giorno 20 ottobre rimarranno sciolti gli Uffici centrali delle Strade ferrate già Romane che appresso: Del Movimento e Traffico; del Telegrafo; l'Ispezione centrale del Servizio sanitario; e col giorno 1° novembre gli Uffici centrali dei Servizi del Mantenimento e Sorveglianza, del Materiale e Trazione e delle Costruzioni.

La Ragioneria generale invece e la Ispezione centrale dei Magazzini continueranno a funzionare fino a nuove disposizioni.

Per la sistemazione degli affari relativi allo stralcio della cessata gestione governativa delle Strade ferrate Romane a tutto il 30 giugno 1885 e per il compimento delle operazioni concernenti la gestione provvisoria dal 1° luglio al 31 ottobre successivi saranno istituiti, per quanto riguarda i servizi del Movimento e Traffico, del Telegrafo e del Mantenimento e Sorveglianza, degli appositi Uffici i quali, fino a nuovo ordine, dipenderanno dall' Incaricato della gestione provvisoria.

Con ulteriori disposizioni si provvederà alla sistemazione degli affari anteriori al 1° novembre prossimo che si riferiscono al Servizio del Materiale e Trazione, alla Ispezione centrale dei Magazzini e al Servizio di Cassa.

Le paghe del personale a tutto ottobre saranno effettuate a cura della Gestione provvisoria. Gli attuali signori Capi servizio sono incaricati di dare all' uopo le necessarie istruzioni agli Uffici dipendenti, attenendosi alle norme stabilite nelle conferenze tenutesi in Firenze negli ultimi giorni dello scorso mese di settembre.

Per quanto riguarda il Movimento e Traffico, il Mantenimento e Sorveglianza e il Telegrafo, il servizio delle

stazioni comuni di Caserta, Roma, Pisa e Livorno sarà provvisoriamente assunto dalla Mediterranea anche per la parte concernente la rete Adriatica, quello della stazione di Chiusi dalla Società Adriatica anche per la parte concernente la rete Mediterranea.

Nella stazione di Napoli il servizio continuerà a farsi come attualmente colla sola differenza, che il personale già romano agirà per conto della Società Mediterranea alla quale è stato assegnato.

A cominciare poi dal 15 ottobre corrente e fino a che non sarà diversamente stabilito, viene disposto, d' accordo fra le Società delle reti Mediterranea e Adriatica, quanto segue:

L' attuale stazione di Firenze, già Alta Italia, con lo adiacente scalo merci, dovrà servire esclusivamente ai treni viaggiatori e merci della linea Firenze-Livorno, esercitata dalla rete Mediterranea.

La stazione attualmente destinata al servizio delle Ferrovie Romane dovrà invece servire ai treni delle linee Firenze-Pistoia-Bologna, Pistoia-Pisa-Livorno e Firenze-Roma esercitate dalla rete Adriatica.

Per il servizio delle merci a piccola velocità in provenienza e destinazione delle linee Adriatiche, essendo assegnata la stazione di Porta al Prato, i treni merci dovranno avere origine e termine a questo ultimo scalo.

Sarà quindi disposto per la emanazione dell' occorrente avviso al pubblico e della relativa modificazione di orario in forza della quale i treni merci della linea Livornese 370, 371, 372 e 373 faranno capo allo scalo adiacente alla stazione di S. M. Novella, appartenente alla rete Mediterranea, e i treni merci dell'Aretina 300, 301, 303 e 304 e quelli della linea di Pistoia 1487, 1488, 1489, 1490, 1491 e 1492 faranno capo allo scalo di Porta al Prato, appartenente alla rete Adriatica.

In conseguenza di ciò dovendo l' Amministrazione della rete Adriatica inoltrare i propri treni merci allo scalo di Porta al Prato, facendo loro percorrere un tratto della linea appartenente alla rete Mediterranea, viene stabilito che il tratto comune attualmente limitato per il servizio delle ferrovie già Romane e Alta Italia allo scambio triplo, sia esteso fino a 300 metri dal primo allacciamento fra i due binari di Livorno per la diramazione di Porta al Prato. E siccome attualmente i treni provenienti da Livorno non potrebbero passare nei binari viaggiatori della stazione per la Mediterranea, così sarà attivato il collegamento fra i due binari di Livorno oltre lo scambio che mette al deposito locomotive.

La direzione del suindicato tratto comune fra S. M. Novella e Porta al Prato sarà affidata al Capo stazione della rete Adriatica il quale perciò, avendo l' obbligo di regolare lungo il tratto stesso la circolazione di tutti quanti i treni viaggiatori e merci delle due reti, dovrà pure regolare l' entrata e dare il consenso per l' uscita anche di quelli Mediterranei.

Per agevolare questo cômpito i telegrammi relativi alla circolazione dei treni della linea livornese dovranno essere diretti ad ambidue i capi stazione della rete Mediterranea e della rete Adriatica.

Ciò premesso si avverte inoltre avere la Società della rete Adriatica disposto:

1° Che la Stazione Centrale già Romana, passa alla dipendenza del comm. Carpi incaricato di reggere l' ufficio della Sezione Adriatica del Movimento in Firenze finchè colla soppressione della terza Divisione del Traffico (già Alta Italia) e col trasferimento a Roma dell' attuale ufficio di Sezione di Foligno non abbia effetto il nuovo ordinamento delle Sezioni Adriatiche del Movimento e Traffico.

2° Che il servizio telegrafico nella stazione di Firenze centrale passa sotto gli ordini del signor ispettore Montini.

Ed ecco ora le norme stabilite d' accordo fra le due Amministrazioni, per regolare in via provvisoria il servizio delle stazioni e dei tronchi comuni alle due reti Adriatica e Mediterranea, e da applicarsi man mano che avviene la consegna delle linee all' una o all' altra di esse e fino a nuovo ordine; riservando di adottare diverse disposizioni quando sarà dato un assetto definitivo al servizio di cui trattasi.

Stazioni comuni. — Milano Centrale, id. P. Garibaldi, id. Sempione, Pavia e Rogoredo: il servizio verrà fatto a cura della Mediterranea — Piacenza, Firenze Centrale, stazione già delle Strade ferrate Romane, Firenze Transito presso lo Scalo P. V. di Santa Maria Novella, Firenze Valfonda, Firenze Porta al Prato: il servizio sarà fatto a cura della Adriatica — Firenze Centrale stazione S. F. A. I., Pisa Centrale, Pisa Porta Fiorentina, Pisa Porta Nuova, Livorno S. Marco, Livorno Torretta e Livorno Marittima, id. dalla Mediterranea; Chiusi, id. dall' Adriatica; Roma Centrale e Scalo Merci P. V. e Caserta, id. dalla Mediterranea.

Napoli Centrale. Viaggiatori e merci a G. V. — Per ora il servizio continuerà ad essere fatto come fin oggi, restando sostituita la Società Mediterranea alla cessata Amministrazione delle Ferrovie Romane, nelle funzioni disimpegnate finora da questa.

Napoli Scali P. V. — Il servizio degli Scali proseguirà ad essere diviso, funzionando lo scalo già delle S. F. R. per tutte le linee appartenenti alla rete Mediterranea, e quello delle Ferrovie Meridionali pei bisogni del servizio delle linee Adriatiche.

Taranto. — Il servizio si farà dalla Mediterranea.

Tronchi comuni. — Linea Milano Chiasso. — L' esercizio di questa linea verrà fatto completamente dalla Società della rete Mediterranea.

Tronco Milano-Rogoredo. — Il servizio di manutenzione e sorveglianza di questa tratta sarà fatto a cura della Mediterranea: quello dei treni invece sarà fatto da ambedue le Società Adriatica e Mediterranea con materiale e personale propri, pei treni in provenienza e destinazione da od alle linee rispettive.

Tronco Pisa-Livorno. — Come pel tronco Milano-Rogoredo.

Ciascuna Amministrazione delegherà presso quelle stazioni comuni nelle quali essa non fa il servizio, un rappresentante che sarà incaricato di sorvegliare il servizio medesimo fatto per conto della propria dall' altra Amministrazione e che comunicherà al personale della stazione comune le disposizioni interessanti la Amministrazione da lui rappresentata, ben inteso, col tramite del Capo stazione che sarà tenuto ad osservarle e farle osservare dal dipendente personale.

Il personale di condotta e di scorta dei treni, anche se appartenente alla Amministrazione che non fa il servizio della stazione comune, finchè trovasi in questa è messo alla dipendenza del Capo stazione o di chi ne esercita le funzioni ed è tenuto ad osservare le prescrizioni emanate dall' Amministrazione che ha l' incarico del servizio nella stazione comune.

Pella circolazione dei treni sui tronchi comuni di Milano-Rogoredo e Pisa-Livorno, sui quali si effettueranno treni di ambedue le Amministrazioni, saranno osservati i regolamenti attualmente in vigore finchè non sia altrimenti disposto.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell' Adriatico, ravvisando opportuno di prendere fra loro alcuni accordi allo scopo di distribuire equamente fra i diversi opifici nazionali i lavori di costruzione

del materiale mobile da ordinarsi col fondo di 15,000,000 stanziato pel primo biennio di esercizio coll' art. 2 della legge 27 aprile 1885 (tenuto conto del principio stabilito dall'art. 21 del capitolato di esercizio) hanno delegati i signori ing. cav. Chiazzari e Maulino, per la Mediterranea, ed i signori cav. ing. Lucchesini e Riva, per l'Adriatica, a studiare di accordo l'importante argomento, presentando poi il risultato dei loro studi.

I predetti signori si sono riuniti in Milano presso la Società delle ferrovie del Mediterraneo e si sono messi d'accordo nelle proposte da presentare alle rispettive Amministrazioni. Le proposte medesime concretate in apposito verbale furono presentate al Ministero dei lavori pubblici.

><

Ci informano da Milano che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per le stesse ragioni che la spinsero a domandare, ed il Governo a concedere, che in via di esperimento venisse attuata una riduzione del prezzo di trasporto dei viaggiatori sulla linea Milano-Gallarate-Varese, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici, che in via di esperimento vengano anche ribassati gli stessi prezzi sulla linea Milano-Chiasso, e ciò allo scopo di vincere la grande concorrenza che alla linea medesima fanno le ferrovie del Nord-Milano colla strada da Milano a Saronno e colla tramvia Saronno-Como.

Identiche proposte la predetta Società ha fatto al Ministero per la tariffa dei viaggiatori per la linea Vercelli-Novara-Borgosesia, onde poter combattere la concorrenza della tramvia Vercelli-Borgosesia.

><

Ci scrivono pure da Milano che la Società preindicata ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario invernale che essa sarebbe intenzionata di mettere in attività col giorno 4 del prossimo novembre.

Col nuovo orario vengono proposte alcune variazioni importanti all'orario attuale, le quali apporteranno indubbiamente un sensibile miglioramento del servizio sulle linee principali e varranno a tacitare parecchi reclami stati sollevati contro l'orario in corso.

><

Siamo informati che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno comunicato al Ministero dei lavori pubblici le proprie osservazioni in riguardo alle aggiunte proposte dal Ministero delle finanze allo schema di regolamento da esso preparato, relativo al servizio daziario nelle stazioni dei comuni chiusi.

><

L' Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, in seguito all'attivazione del nuovo regolamento del 3 corrente del Servizio della Trazione, ha approvate le seguenti disposizioni e nomine nel personale superiore del detto Servizio per il 1.° compartimento:

1. Il sig. ing. comm. Fortunato Cornetti, già nominato dal Consiglio d' Amministrazione in seduta del 30 giugno scorso ingegnere-capo del Servizio della Trazione a Torino, assumerà, a partire dal 20 corr., le sue funzioni a norma del precitato Regolamento:

2. Il sig. ing. cav. Giovanni Battista Solito, attualmente ispettore principale Capo della 1ª Divisione della Trazione, è nominato ingegnere-Capo servizio aggiunto;

3. Il sig. ing. cav. Enrico Toppia, attualmente ingegnere ispettore Capo sezione principale presso l' Ufficio centrale della 1ª Divisione della Trazione, è nominato ingegnere ispettore principale Capo divisione presso l' Ufficio Centrale della Trazione in Torino:

4. Il sig. ing. cav. Francesco Stanzani, attualmente ingegnere ispettore Capo sezione principale a Milano, è destinato a reggere le funzioni di ingegnere ispettore principale Capo Divisione presso l' anzidetto Ufficio Centrale della Trazione;

Il sig. ing. cav. Alberto Olivetti, attualmente Capo sezione presso l' Ufficio Centrale della Trazione in Torino, disimpegnerà presso lo stesso Ufficio le funzioni di ingegnere Capo Sezione principale con quelle incombenze che, a norma del surripetuto Regolamento del servizio della Trazione, gli saranno affidate dall' ingegnere Capo del servizio.

><

Il Consiglio d' Amministrazione della Società per le Strade ferrate Meridionali, nella seduta dell' 8 corr., ha deliberato l' emissione di 60 mila nuove azioni alle condizioni seguenti:

il godimento decorrerà dal 1.o gennaio 1886;

le azioni sono offerte al valor nominale di lire 500 in opzione ai portatori delle azioni in circolazione e dei titoli di godimento delle azioni estratte;

il diritto di opzione potrà essere esercitato dal 15 novembre p. v. fino e non oltre al 31 gennaio 1886;

il pagamento dovrà essere fatto integralmente all' atto della dichiarazione di opzione:

a coloro i quali effettueranno il pagamento prima del 31 dicembre sarà corrisposto l' interesse al saggio del 5 per cento annuo dal giorno del pagamento sino al 31 dicembre suddetto:

coloro che eserciteranno il diritto di opzione dopo il 1.o gennaio 1886 dovranno corrispondere il medesimo interesse del 5 per cento dal 1.o gennaio al giorno del pagamento.

><

Lo stesso Consiglio ha deliberato di convocare per il 3 dicembre p. v. l' assemblea generale degli azionisti per la presentazione del bilancio dell' ultimo semestre d' esercizio.

><

Ci scrivono da Taranto che essendo oramai ultimati i lavori di costruzione e di armamento del 3.o e del 4.o tronco della ferrovia di 3.a categoria da Zollino a Gallipoli, compresi fra le stazioni di Nardò-Galatone e di Gallipoli, la Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie in Taranto ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici, che si proceda da apposita Commissione alla visita di ricognizione dei due tronchi in parola onde poterli aprire al pubblico esercizio.

><

Diamo lo stato di avanzamento dei lavori della galleria di San Tommaso, in costruzione, per mettere in comunicazione le calate del porto di Genova colla ferrovia ligure di levante.

Al 1.o settembre p. p. l'avanzamento della galleria era il seguente:

Scavo di piccola sezione . . . . . . m. 29

Volume dello scavo . . . . m. c. 160

La nuova galleria misura la lunghezza di metri 1,176.67.

><

Ci informano da Firenze che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell' Adriatico avrebbero, di accordo, presentata alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici una loro proposta per riduzione di tariffa a favore della Ditta Franz Hold Erben Branerei Gesellschaft di Puntigam, pel trasporto di birra da spedirsi in Francia pel transito di Cormons anzichè per quello di Peri. La riduzione, da applicarsi in via di rimborso, gioverebbe tanto alla ditta speditrice, quanto all'Amministrazione ferroviaria, la quale realizzerebbe dal proprio canto un maggior prodotto per la maggiore percorrenza della merce sulle ferrovie italiane.

><

Sappiamo che la Società generale dei tramways a vapore piemontesi ha nuovamente insistito presso la R. Prefettura di Torino, per ottenere in via provvisoria e limitatamente ai giorni di mercato e di feste il permesso di comporre i treni sulla proprie linee con cinque vetture, quando ciò può occorrere, conservando ai treni stessi l'antica loro velocità.

Qualora si consideri che nella maggior parte dei casi l'aggiunta della quinta vettura farà sì che scemi il soverchio agglomeramento nelle altre, non si potrà a meno dall' ammettere che l' instato provvedimento favorisce la personale sicurezza dei viaggiatori e merita quindi di essere preso in benigna considerazione.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata alla istituzione (in via di esperimento) di speciali biglietti di andata e ritorno da Firenze a Pisa e Livorno per la via di Pistoia e viceversa. Questi biglietti dovrebbero essere valevoli per 5 giorni dalla data della distribuzione e dare facoltà ai viaggiatori di fare 10 fermate intermedie.

La domanda suaccennata è indubitato che gioverà grandemente agli interessi del pubblico, dovendosi dall'attuazione della proposta con essa fatta, aspettare un significante sviluppo nelle comunicazioni fra le tre città interessate e fra queste e gli altri importanti centri di popolazione situati lungo la linea.

><

La Presidenza della Camera di commercio ed arti di Cremona si è nuovamente rivolta a S. E, il Ministro dei lavori pubblici, onde voglia al più presto possibile dare le disposizioni necessarie per l' istituzione di un treno serale, che partendo da Cremona verso le 10 arrivasse a Mantova in coincidenza col diretto notturno per Roma.

><

Sappiamo che parecchi sindaci di comuni importanti delle Puglie si sono rivolti al Ministero di agricoltura, industria e commercio per averne patrocinio presso quello dei lavori pubblici, onde poter ottenere che il treno in partenza da Napoli alle 4 pom. non sia limitato alla sola parte occidentale di Foggia, ma venga fatto proseguire per le Puglie, togliendo per tal guisa l' anomalia che ora si lamenta, e cioè che nel mentre i primi due treni da Napoli per le Puglie partono con un intervallo minore di due ore l' uno dall' altro, il terzo ed ultimo treno parte a distanza di oltre 14 ore dal secondo, ciò che evidentemente non è nell' interesse della più sollecita spedizione degli affari.

><

Ci informano da Roma che il Ministero delle finanze avrebbe ordinato nuovi studi onde secondare, senza scapito degli interessi dell'erario, le istanze della Camera di commercio ed arti di Genova perchè la operazione di travaso del petrolio dai barili ai vagoni, anzichè sulla calata della Sanità si compia nei magazzeni fiduciari.

><

Siamo assicurati che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha dato le disposizioni opportune perchè siano al più presto intrapresi gli studi definitivi dell' importante linea di 3.a categoria da Fabriano a Sant'Arcangelo.

><

Il Consiglio di Stato ha opinato che possa essere approvato il progetto di appalto per l'armamento del tronco Cervia-Rubicone,della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, e che possa accettarsi l' offerta privata della Impresa Pasi per l' assunzione di detto appalto. Il progetto comprende tutti i lavori e le provviste inerenti all' armamento del tronco, esclusa la fornitura delle ruotaie e degli altri ferri che saranno forniti dall'Amministrazione governativa. La totale spesa presunta per dare esecuzione all' appalto rileva a lire 318,460.

><

Lo stesso Consiglio ha inoltre avvisato che possa essere fatta la concessione domandata dalla Banca Tiberina di due ferrovie funicolari da San Pasquale a Chiaia e dalla Piazza di Montesanto, nella città di Napoli, alla collina del Vomero, alle condizioni di cui all'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002: però senza che lo Stato accordi alcun sussidio chilometrico.

><

In seguito a reclamo della Camera di commercio ed arti di Livorno contro l'abrogazione fatta colle tariffe entrate in vigore il 1.o luglio del corrente anno, della disposizione secondo la quale la già Amministrazione delle ferrovie Romane accordava che le merci provenienti dalla terraferma in arrivo a Livorno marittima, per mezzo della strada ferrata, e destinate ad essere imbarcate, potessero essere trattenute in stazione pagando per i primi quattro giorni di sosta una tassa ridotta, le Amministrazioni delle ferrovie del Mediterraneo e dell' Adriatico, si sono messe di accordo per concedere alla stazione marittima di Livorno le stesse facilitazioni di cui gode la stazione marittima di Venezia, permettendo cioè che le merci arrivate col mezzo della ferrovia destinate ad imbarco possano fruire di tre giorni di sosta gratuita, salvo ad applicare poi le tasse normali,

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto dell' ultimo tronco della diramazione Budrio-Massa Lombarda nella ferrovia Bologna-Portomaggiore;

Id. per l' impianto di una distribuzione d' acqua potabile nelle stazioni centrale e marittima di Venezia (ferrovie dell' Alta Italia);

Id. per la costruzione di una pensilina nella stazione di Casalmaggiore nel tronco Casalmaggiore Piadena della ferrovia Parma-Brescia;

Id. per costruzioni di un tratto di banchina nel bacino della stazione ferroviaria marittima di Perugia.

><

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 ant. del 2 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la R. Prefettura di Ferrara, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Argenta e Bastia, dalla progressiva 33,679.40 fino all'incontro dell' argine destro di Reno, compreso il ponte su questo fiume, della lunghezza di m. 5,100 in provincia di Ferrara, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico di armamento, e quella parte di lavori di terra che trovasi già eseguita con precedenti cottimi, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,156,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 24 decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L 50,000 ed in lire 107,800 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell' aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Pel presente appalto non saranno pubblicati i soliti avvisi di deliberamento; e perciò si fa noto che il termine utile per presentare in uno dei suddesignati uffizi offerte di ribasso sui prezzi deliberati, non inferiori al ventesimo, scadrà col mezzogiorno del 7 novembre p. v.

— Alle ore 10 ant. del predetto giorno 2 novembre p. v., nelle stesse suindicate località, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Bastia ed Alfonsine, della lunghezza di m. 15,668.50, in provincia di Ravenna, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di lire 1,700,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 24 decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 70,000 e in lire 130,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle del D. P. dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Anche pel presente appalto non saranno pubblicati i soliti avvisi di deliberamento; e perciò si fa noto che il termine utile per presentare in uno dei suddesignati uffizi offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, scadrà col mezzogiorno del 7 novembre p. v.

Ferrovia Colico-Chiavenna. — Alle ore 10 ant. del 27 ottobre corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Sondrio, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle travate metalliche pei ponti del tronco Campo-Chiavenna della ferrovia Colico-Chiavenna, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 175,500.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 30 maggio 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e di Sondrio.

La provvista dei materiali e la loro lavoratura in officina dovranno essere compiute entro tre mesi dal giorno della stipulazione del contratto; tutte le impalcature dovranno trovarsi completamente montate ed ultimate entro due mesi dal giorno in cui l'appaltatore sarà invitato a dar principio ai lavori sopra luogo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 17,000 ed in lire 25,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

I fatali restano stabiliti a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovie Meridionali. — La Società delle ferrovie Meridionali, esercente la rete Adriatica, ha versato il 5 corr., data precisa della scadenza, nelle Casse del tesoro L. 15 milioni, ammontare della sua rata di pagamento per l'acquisto del materiale mobile.

In tal modo essa ha già colla massima puntualità sborsato L. 70 milioni sopra 115 dovuti.

Ferrovia Baiano-Avellino. — Scrivono da Avellino al *Roma* di Napoli:

Domenica, 4 ottobre, per iniziativa del sindaco di Avellino sig. Manfredi, si riunivano in Monteforte i delegati di 32 comuni, della Camera di commercio, delle Società operaie, ecc., oltre 500 persone, sotto la presidenza del cavaliere Santangelo.

Dopo calda e civile discussione, veniva votato il seguente ordine del giorno approvato ad unanimità:

« L'assemblea dei rappresentanti i comuni ed enti interessati al prolungamento ferroviario da Baiano ad Avellino:

« Considerato che la provincia di Avellino fin dal 14 marzo 1882 ha chiesto al Governo la concessione di allacciamento ferroviario da Avellino a Nola, senza che finora tale pendenza siasi risoluta, mentre è imminente la distribuzione degli ultimi 1000 km. da sussidiarsi dallo Stato;

« Considerato che vuolsi dir nullo il contratto in proposito, perchè nulle tutte le relative deliberazioni del Consiglio provinciale, non essendo esse state approvate dal Consiglio di Prefettura, come per legge;

« Considerato che si affermano nulle le deliberazioni dei comuni per la loro quota di concorso al sussidio provinciale perchè non approvate con decreto Reale, mentre trattavasi di vincolare il bilancio verso la provincia stessa;

« Considerato che vuolsi pure che il cennato contratto stipulato dalla provincia costituisca una violazione degli articoli 269, 270 della legge sui lavori pubblici in danno di terzi;

« Considerato che i fatti accennati porterebbero la conseguenza inevitabile che il desiderato prolungamento non potrebbe eseguirsi se non dopo litigi difficili e lunghi, ovvero che la provincia non potrebbe trovarsi in grado di concorrere in completa forma e sostanza legale al sussidio governativo, se non quando, più tardi, i 1000 km. da sussidiarsi saranno esauriti, mentre tale concorso dello Stato è condizione *sine qua non* della esecuzione ».

« Considerato l'incalcolabile interesse, gli immensi vantaggi di Avellino, di Napoli e del paese intero per tale prolungamento ferroviario;

Delibera: 1. Che tutti i sindaci e rappresentanti enti interessati si rechino dall'illustre presidente del Consiglio provinciale per ottenere che il Consiglio stesso provochi di urgenza una decisione definitiva del Governo circa la provinciale domanda di concessione del 14 marzo 1882.

2. Che sia costituito un Comitato esecutivo permanente, presieduto dal cav. Santangelo e composto di quei rappresentanti mandamentali, deputati e componenti la benemerita Camera di commercio, che al presidente riuscirà di riunire, perchè detto Comitato vegli allo svolgimento delle pratiche relative, tutelando i supremi interessi delle popolazioni.

« 3. Che tutti i comuni ed enti interessati con solenni deliberazioni ripetano il presente voto, indirizzandolo al Governo e alla provincia.

« 4. Che i deputati politici ed i comuni di Napoli e di Avellino siano invitati ad accomunare l'opera loro a quella del Comitato esecutivo ».

Oramai, dunque, le popolazioni aspettano ansiose la scelta dei componenti quel Comitato, sicure che esso saprà tener fermo nel solenne deliberato, senza deviare o lasciarsi

trascinare in pratiche pericolose ed in lungaggini, comprendendo l'immensa responsabilità che assume per gli interessi ad esso affidati.

Ferrovia marmifera di Carrara. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto meritevole della superiore approvazione il progetto pel prolungamento della ferrovia marmifera di Carrara (a trazione meccanica) sino agli estremi poggi di Ravaccione, Canalgrande e Gioia.

Il progetto di che trattasi è diviso in due tronchi, il primo dei quali avrebbe lo sviluppo di m. 5005, ed il secondo m. 1234, e così in assieme m. 6239.

I terreni sui quali deve svilupparsi la linea sono solidissimi. Le condizioni planimetriche del tracciato sono abbastanza favorevoli non avendosi curve di raggio inferiore ai m. 150. Anche le condizioni altimetriche della linea, tenuto conto delle difficilissime località nelle quali essa viene sviluppata, non sono gran che sfavorevoli, non oltrepassandosi colle pendenze il 45 per mille.

Le opere d'arte principali da eseguire consistono in due viadotti: uno a tre archi e l'altro a cinque arcate della luce caduna di m. 16, alti, il primo, m. 23, ed il secondo m. 31; ed in due ponti ad un solo arco in muratura di m. 18. Tutte le altre opere d'arte sono di poca importanza.

Per l'impianto della linea sono da scavare n. 14 gallerie, delle quali la più lunga misura m. 1834 e la più corta m. 44.

Le stazioni sono quelle di Miseglio, di Tornone e di Gioia nel primo tronco; e di Fantiscritti e Ravaccione nel secondo.

Unitamente al progetto pei preindicati due tronchi, un altro ne venne presentato per la sistemazione dell'Arenile alla Marina di Avenza, che serve a deposito di marmi destinati alla esportazione per la via di mare. Con questo progetto, che venne pure ammesso dal Consiglio superiore, si modificherebbe leggermente l'andamento dell'ultimo tratto della linea in esercizio onde portare il sue asse sul prolungamento di quello del ponte caricatore Pate e poter spingere direttamente i vagoni carichi sul ponte stesso.

Ferrovia funicolare di Montevergine. — Il sub-concessionario della ferrovia funicolare di Montevergine ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici per gli incumbenti di approvazione, il progetto di esecuzione della predetta ferrovia, uniformandosi con ciò alle disposizioni del decreto Ministeriale 10 aprile 1884, ed all'art. 4 dell'atto di sottomissione relativi alla concessione della linea.

La ferrovia ha principio al ponticello Donn'Orsola sulla strada provinciale per Ospedaletto ed ha termine all'incontro della strada da Montevergine all'ospizio di questo nome.

La lunghezza esistente fra i cennati due estremi è di m. 1427 60. L'altezza del punto di arrivo è di m. 1339 80 e quella del punto di partenza di m. 661.47. Il dislivello esistente viene superato col mezzo di 4 livellette così distribuite: 1ª di m. 188.40 al 39.04 per cento; 2ª di metri 456.59 al 59 33 0[0]; 3ª di metri 524.40 al 50.66 0[0]; 4ª di metri 238.30 al 24 38 0[0].

La pendenza media è del 47 0[0]. Le trincee hanno una lunghezza inclinata di m. 758 ed una profondità massima di m. 24.98. I rilevati sono lunghi m. 804 e la loro altezza massima raggiunge i m. 14 50. La larghezza di via libera è di m. 3.50.

Le opere d'arte consistono in due cavalcavia, uno di m. 5 e l'altro di m. 3 ed in 4 ponticelli della luce di m. 100.

La trazione verrà eseguita da una corda, che lavorerà con sistema detto *senza fine*, composta di 84 fili di acciaio fuso del diametro complessivo di millimetri 30 e del peso di chilogr. 2.80 a metro lineare, che si svolgerà per mezzo di puleggie.

Le vetture, oltrechè alla corda motrice, saranno assicurate ad altra corda dello stesso diametro, ed in tutto conforme a quella precedente, la quale dovrà sostenere le carrozze in caso di rottura della corda motrice.

Come apparecchio di sicurezza vi sarà (oltre alla seconda corda) un freno alla puleggia motrice ed un freno alla puleggia di ritorno della corda di sicurezza, ed in ciascuna carrozza un freno automatico funzionante in caso di rottura della corda, e tutto ciò in più del freno a mano da adoperarsi dal conduttore di ciascuna carrozza. Il motore consisterà in una macchina fissa orizzontale stabilita alla stazione di arrivo, a due cilindri e della forza di 55 cavalli-vapore.

Ferrovia Ormea-Oneglia-Portomaurizio — Il Consiglio provinciale di Portomaurizio, nella seduta del 2 corrente ottobre, sotto la presidenza dell'illustre commendatore Biancheri, ha votato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale delibera: 1. Di rinnovare calde e vigorose istanze al R. Governo, perchè la linea Ormea-Oneglia venga compresa fra i mille chilometri della legge 27 aprile 1885 — 2. Di prendere l'iniziativa per la costituzione del consorzio fra le provincie e comuni interessati, a termini delle leggi 29 luglio 1879 e 29 giugno 1873 ».

Ferrovia Como-Erba-Canzo-Asso. — Una circolare, firmata da un rispettabile numero di sindaci, avvisa che domenica prossima si terrà in Erba un'adunanza, la quale avrà per iscopo la discussione di un progetto di ferrovia di 4ª categoria da Como a Canzo ed Asso, ferrovia che potrebbe venir compresa nei *mille chilometri* da ripartirsi tra le varie provincie del Regno.

Ferrovia Cuneo-Saluzzo. — Leggiamo nel *Bollettino delle finanze, ferrovie ed industrie*:

Gli enti interessati nella sollecita costruzione della ferrovia di quarta categoria da Cuneo a Saluzzo, hanno fatte vive premure a S. E il Ministro dei lavori pubblici perchè voglia ordinare l'appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della ferrovia medesima, compreso fra Cuneo e Busca. Questo tronco, il cui progetto è ora in esame presso la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, verrà assai probabilmente costruito a cura della Direzione stessa, mediante rimborso da parte del Governo delle relative spese.

Ferrovia Torino-Chieri-Casale. — Il ministro Genala, in risposta alle ripetute raccomandazioni fattegli dall'on. Demaria per la costruzione di questa linea, ha diretto all'egregio deputato la seguente lettera, in data 7 corrente:

« *Onorevole collega* — La domanda della concessione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, cui accenna la pregevole sua in data di ieri, fu già fatta pel sussidio di lire mille a chilometro, ed io non avrei avuta alcuna difficoltà, anzi ero già pronto ad assecondarla. Se non che venendo ora la domanda stessa rinnovata, ma nel senso che tale strada sia compresa fra i mille chilometri stabiliti dalla legge 27 aprile 1885, a me non resta che sottoporla all'esame comparativo della Commissione Reale, affinchè assieme ad altre congeneri la prenda in considerazione.

« Gradisca, on. collega, i sensi di mia perfetta stima e mi creda suo « GENALA ».

Le ferrovie e la città di Torino. — Stralciamo dalla diligente relazione fatta dal sindaco Sambuy al Consiglio comunale di Torino nella prima seduta di questa sessione autunnale, i seguenti cenni relativi agli interessi ferroviari della nostra città:

« Gravissimo fu l'insuccesso toccatoci per la ferrovia Oulx-Briançon. Dal nostro Governo ebbimo recente comunicazione della poco favorevole accoglienza fatta dalla Francia alle nostre aperture. Non ci daremo ancora per vinti in questione di tanto peso per questa provincia. Le più spedite comunicazioni colle bocche del Rodano rappresentano un vero bisogno nelle attuali nostre condizioni, e sappiamo che la Società Fell ne tratta di proposito colle ferrovie francesi; ma convien dire che non si potrebbe avere maggior disdetta nelle questioni ferroviarie! Nulla si è ottenuto dai Ministri, che l'anno scorso ci furono così larghi di promesse, se non un *diretto* sulla linea di Savona che di diretto ha solo il nome.

« La Direzione generale della rete Mediterranea, che in questi giorni si occupa di costituire la nuova Direzione di Torino, assai cresciuta d'importanza, ai miei ripetuti richiami risponde essere impossibile accordarci più facili

treni verso il Gottardo, ed afferma che la carrozza destinata ai servizi senza trasbordo tra la Svizzera e Torino durante la Esposizione viaggiava sempre vuota sulla linea Bellinzona-Luino-Novara. Alla cortesia del direttore generale comm. Massa debbo altresì di sapere che si proseguiranno attivamente le costruzioni necessarie alle *Officine* ferroviarie; che tutte le espropriazioni sono fatte per collocare il doppio binario sino a Chivasso; che già si lavora ad allargare i ponti sulla Dora Riparia e sulla Stura, e che fra poco si porrà mano a quelli dell'Orco e del Malione. E per il totale raddoppiamento della linea Torino-Milano le ferrovie sono pronte a spendere L. 763,000 nel corrente esercizio finanziario e L. 1,085,000 nel prossimo.

« Intanto tutta l'Italia si affanna a far comprendere negli iperbolici mille chilometri offerti dal Governo uc sette od otto mila chilometri di nuove ferrovie. La nostra regione vorrebbe vedervi comprese e la Santhià-Sesto Calende, e la Torino-Chieri-Casale e la Prealpina.

« Giova sperare che i nostri rappresentanti al Parlamento sappiano staccare quest' ultima linea da quelle di quarta categoria, e sostenere a Roma che se altri ha incontestabile diritto di reclamare delle *direttissime*, ragioni di equità e di giustizia distributiva vogliono che si vada meglio intesi sui veri interessi della Nazione.

« Noi non ci opponiamo mai ai maggiori studi ed ai necessari confronti tra varii tracciati. Veda pure il Governo quale delle linee in concorrenza meglio corrisponda ai suoi scopi; ma fatti i debiti rilievi si decida senza trascinare la esecuzione come per la Cuneo-Ventimiglia, o facendo dei mille chilometri un vaso di Pandora che conteneva una sol cosa buona: la speranza.

« Facciamo voti non abbiasi più a lungo a sospirare il breve ferrovia pel Monferrato che dal Borgo Po per Chieri e le ubertose colline coperte di vigneti tende a Casale. E se Milano, così vicina a Novara, ottenne e la linea Ceneri e la Gallarate Laveno per il Gottardo, Iddio misericordioso non ci obblighi sempre ad andarvi indirettamente per la via di Novara con treni omnibus e frequenti trasbordi »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Domani, 15, sarà attivato l'orario invernale pei treni di questa ferrovia.

Ferrovie austriache. — Il Governo presentò, or non è molto, un progetto di legge per il riscatto, da parte dello Stato, della ferrovia del Nord della Boemia, sulla base della convenzione provvisoria conchiusa colla Compagnia. Secondo il preaccennato progetto, il riscatto si opererebbe nel seguente modo: dal prodotto netto dei tre ultimi esercizi si dedurrebbe quello dell'esercizio il meno favorevole, e la media così ottenuta costituirebbe la somma a pagarsi annualmente alla Compagnia, durante il tempo che ancora rimane della concessione. Se poi lo Stato procedesse al riscatto sin dal 1886, la precitata media verrebbe aumentata del 5 0[0].

Ferrovie scandinave. — La ferrovia Lolea-Ofoten, che il Governo di Svezia e Norvegia ha permesso di costruire ad una Società locale, è la ferrovia più nordica d'Europa. La linea avrà una lunghezza di 432 chilometri e dovrà essere costruita per la fine dell' anno 1888. Essa servirà a congiungere il golfo di Bottrica presso Lolea a settentrione del circolo polare col porto norvegese di Ofoten e così rendere accessibili maggiormente al commercio ed alle industrie le grandiose miniere di ferro della Scandinavia settentrionale e specialmente del monte Luosavara.

Si teme però che il freddo intenso e le nevi impediscano per molta parte dell'anno l'esercizio di questa ferrovia.

Ferrovia Zaribrod-Vakarel. — Scrivono da Sofia all' *Estern Express*:

La Società bulgara, che ha intrapresa la costruzione della ferrovia d'allacciamento Zaribrod-Vakarel, si è messa seriamente all'opera.

Essa ha già messo all'asta la metà almeno dei lavori da farsi, ponti e condotti, scavi, inghiaiamento, ecc.

Questa linea era già stata tracciata, ed una gran parte degli scavi eseguiti dal Governo ottomano prima della guerra di Serbia.

La Società di costruzione ha diviso la linea in sei tronchi e ciascuno di questi in quattro lotti.

Ferrovia transcontinentale canadiana. — La ferrovia transcontinentale canadiana sarà, a quanto pare, terminata il 20 ottobre.

Al 30 settembre la sezione orientale aveva raggiunto il 2511 miglio all'ovest di Montreal e la sezione occidentale il 334 miglio all'est di Port-Moody. Non restavano adunque da stabilire che 50 miglia. La linea intera dovrebbe essere aperta all'esercizio nella primavera ventura.

Ferrovie elettriche in America. — L'*Elektrical Review* dà alcuni particolari sulla ferrovia elettrica metropolitana di Nuova York, che si sta colà costruendo da Daft ed Edison.

Tanto gli edifici necessari per l'esercizio quanto il collocamento della rotaia nel mezzo delle altre due sono ora pressochè compiuti.

Questa rotaia nel mezzo serve per condurre la corrente elettrica, mentre il dottor Werner Siemens impiega a tal uopo una delle due rotaie comuni che servono per il treno oppure un tubo aperto.

Daft mette in movimento il treno mediante una speciale locomotiva elettrica, mentre Edison, come Siemens, non si serve di locomotiva, ma fornisce ogni carrozza del treno di una macchina dinamica.

Con ciò ogni carro o carrozza è pienamente indipendente dall'altra e non è necessario di costruire altrettanto solidamente la base che sostiene le rotaie, giacchè su queste non corre una pesante locomotiva o motore a vapore.

Anche a Filadelfia verrà compiuta tra non molto la costruzione della ferrovia elettrica metropolitana. La conduzione della corrente elettrica per questa ferrovia è collocata sotto terra e la congiunzione tra questa ed il treno si fa con apposito canale.

Questo sistema corrisponde perciò a quello adottato da Siemens per la ferrovia metropolitana elettrica di Francoforte, colla differenza soltanto che in quest'ultima città la conduzione della corrente elettrica è collocata sopra terra.

Ferrovie chinesi. — Secondo il *Bollettino* del canale di Suez la lunghezza totale delle linee progettate in China è di 2995 chilometri, così suddivise:

Linea		
Linea da Pè-King a Ta-Kon	129	chilometri
» Tien-Tsin a Tching-Kiong-Fong	1126	»
» Tching-Kiang-Fong a Nan-Kin	70	»
» Nan-Kin a Shan-Kai	260	»
» Nan-Kin a Kan-Tchow	270	»
» Pè King a Monkelen con diramazione per Kai-Pang	770	»
» Canton a Nanning	370	»
Totale	2995	chilometri

Fra tutte queste linee, quella di Pè-King a Ta-Kon sembra avere le maggiori probabilità di essere costruita con breve indugio, poichè essa presenta maggiori garanzie di tutte le altre di un esercizio vantaggioso.

Notizie Diverse

Treno diretto Roma-Calais. — Col 1° di novembre prossimo la Compagnia internazionale dei *Wagons-lits* organizzerà un treno quotidiano direttissimo fra Roma e Calais.

Il treno si comporrà di sette od otto vagoni-letto con sale di lettura e saloni da pranzo.

Il viaggio durerà cinquanta ore, e il treno arriverà a Calais in corrispondenza col battello a vapore che recasi a Douvres.

Questo treno *éclair* seguirà in Italia la linea seguente: Roma-Civitavecchia-Orbetello-Pisa-Spezia-Genova-Alessandria-Torino-Bardonecchia-Moncenisio.

Porti di Genova e di Savona. — Durante lo scorso settembre furono caricati agli scali ferroviari di piazza Caricamento, Santa Limbania e San Benigno in Genova 14,681 carri con tonnellate 128,890 di merci. Nel corrispondente mese del 1884 furono caricati 11,477 carri con 92,491 tonnellate di merci, sicchè nel settembre del 1885 abbiamo un aumento di 3204 carri e di 36,399 tonnellate di merci, segno evidente dello sviluppo commerciale del Porto di Genova, e del risveglio nel commercio ferroviario.

Allo scalo marittimo di Savona nel predetto stesso mese furono caricati carri 3952 con tonnellate 39,884; cioè 132 carri con 1329 tonnellate al giorno, mentre nel settembre del 1884 furono caricati carri 2944 con tonnellate 26,695 uguali a carri 98 con 889 tonnellate giornalmente.

L'aumento quindi resta in detto mese di carri 1006 con tonnellate 13,209 e cioè 34 carri e 440 tonn. al giorno.

Il padiglione delle tramvie piemontesi. — Finalmente è stato liberato dall'assito che lo richiudeva il padiglione elegante pei viaggiatori che la Società delle tramvie piemontesi per Carignano, Carmagnola, Saluzzo, Cuneo, ha fatto innalzare al lato est della stazione di Porta Nuova di Torino.

Sopra uno zoccolo di granito bianco lavorato a linee architettoniche sorgono sedici svelti pilastrini scantonati in ghisa, terminati da un grazioso capitello a fogliami e sopportanti il coronamento del padiglione.

La parte inferiore del coronamento è formata da una larga fascia scompartita a riquadri muniti di vetri, sui quali staccano con bell'effetto le inferriate in ferro battuto a martello, lavoro nel quale, oltre al motivo ornamentale felicemente trovato, è da ammirarsi l'accuratissima esecuzione.

La parte superiore del coronamento è foggiata a cornice sostenuta da mensolette a voluta su cui posa il tetto, che ha il colmo decorato da una cresta leggiera a merletto.

Questo coronamento è, nel suo complesso, di un effetto decorativo riuscitissimo e perfettamente adatto al genere di costruzione.

Altri ornamenti di ferro battuto sovrastanno alle porte centrali delle facciate verso via Nizza e verso il Corso; ma molto degni di nota sono gli otto pannelli agli angoli, poichè sono fra i più grandi che l'arte fabbrile sappia provvedere, muraglie di ferro simulanti le più massiccie costruzioni e non aventi che pochi millimetri di spessore.

All'infuori degli angoli e delle porte, il resto del padiglione è a vetrate di grandi dimensioni, suddivise da sottili ritti di ferro. Nell'interno notasi un soffitto a riquadri in legno larice ornato, ed il pavimento alla veneziana.

Una cancellata in legno e vetri divide a due terzi la sala, e si ha la parte maggiore destinata a sala d'aspetto, l'altra a stanzino d'ufficio.

L'interno del padiglione e le porte di esso sono illuminate da fiamme di gas raccolte in globi opachi.

È da ricordarsi per ultimo che i lavori in ferro furono tutti compiuti nell'officina del sig. Pietro Ropolo di Torino.

Lavori di ingrandimento dell' arsenale di Chatam. — I giornali inglesi annunziano che i lavori di ingrandimento dell' arsenale di Chatam, cominciati nel 1866 ed eseguiti colla spesa di due milioni di lire sterline, furono aperti sabato, 3 ottobre corr.

La nave da guerra *Monarch* inaugurò i lavori col percorrere tutta la lunghezza dei bacini.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, si è notato nella scorsa settimana buon contegno delle azioni della Società delle Meridionali, le quali ebbero mercato costantemente deferente che le trattò a 690 a principio e a 693 per ultimo. Una tale deferenza non fece difetto all'altro titolo similare della Società della Mediterranea, negoziato, giorno per giorno da 539 a 545 per ultimo.

Le obbligazioni Meridionali ebbero il prezzo di L. 302.50; i Boni quello di 545. Non troviamo nota sui listini ufficiali di negoziati a riguardo degli altri valori congeneri, e ci dispensiamo dal registrarne i corsi, i quali del resto non soffrirono variazioni di qualche momento.

CONVOCAZIONI

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici. — Assemblea generale pel giorno 23 corrente ottobre, all'ora pom., in Torino, Corso Vittorio Emanuele II, n. 67, per modificazioni dello statuto, riduzione del capitale sociale; nomina di un amministratore.

Società anonima Adriese di costruzioni meccaniche. — Assemblea generale ordinaria pel 28 ottobre 1885, alle ore 10 ant., alla sede sociale in Adria, per relazione dell' amministratore sul bilancio annuale; relazione dei signori sindaci; approvazione del bilancio annuale chiuso al 31 luglio 1885; proposta dei signori sindaci di riconfermare in carica l' attuale Amministratore.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in Padova. — Assemblea generale degli azionisti il 1º novembre p. v. per l'elezione di tutti i membri del Consiglio e Sindacato per causa delle riforme statutarie; facoltà al Consiglio di emettere obbligazioni della Società a termini dell' art. 19 dello Statuto.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Conservatorio di Sant' Eufemia in Roma (17 ottobre, ore 1 pom., def.) — Appalto di tutti i lavori occorrenti al restauro, modificazioni, consolidamento e riduzione dell' ex-monastero di S. Urbano in via Alessandrina, provv. deliberato per lire 30,909.20. (V. n. 39 del *Monitore*).

Amministrazione consortile della strada Iglesias-Guspini per Flumini Maggiore ed Arbus. Comune d' Iglesias (19 ottobre, ore 10 ant., fat.) — Appalto simultaneo dei lavori di costruzione dei due tronchi di strada comunale obbligatoria da Flumini Maggiore ad Arbus, deliberato per L. 330,736.71, dietro l' ottenuto ribasso del 3 e cent. 5 per 0[0. (V. n. 35 e 38 del *Monitore)*.

Amministrazione dei tre Educandati femminili di Napoli Largo Miracoli n. 37 (19 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori bisognevoli pel completamento del locale di residenza del 3.o Reale Educatorio Regina Margherita in Santa Teresa agli studi, in base al capitolato di oneri redatto dallo ufficio del Genio civile di questa città per lo importo di lire 84,000, dalle quali dovrà sottrarsi la cifra di spesa per l' illuminazione a gas, cosa che sarà eseguita a parte, e da altro intraprenditore. Cauz. provv. L. 4,200. Fat. mezzodì 26 ottobre.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (20 ottobre, ore 2 pom., fat.) — Appalto delle opere occorrenti per il prolungamento del bacino maggiore da raddobbo nel R. Arsenale marittimo di Venezia, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 2.10 per cento sul prezzo di L. 150,000. (V. n. 38 del *Monitore)*.

Genio militare — Direzione di Alessandria (20 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori per la costruzione di parte di una caserma per un reggimento di fanteria in Tortona, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 17.25 per ogni cento lire sul prezzo di L. 250,000. (V. n. 38 del *Monitore)*.

Genio militare — Direzione di Cuneo (20 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto della costruzione di una caserma capace di un battaglione e la sistemazione delle caserme Piazza Castello e San Filippo per l'accasermamento di un reggimento fanteria completo in Fossano, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 17.68 per ogni cento lire sul prezzo di L. 225,000. (V. n. 38 del *Monitore)*.

Municipio di Ronciglione (21 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta)

— Appalto dei lavori per la sistemazione del cemeterio di questa città, in conformità del capitolato d' oneri e del progetto redatto dall' ing. sig. Mario Moretti, nonchè del regolamento di Contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074. Prezzo L. 24,515.91. Le opere dovranno essere compiute nel termine di mesi tre dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,200; def. L. 2,500. Fat. mezzodì 5 novembre.

Id. (21 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta. — Appalto dei lavori per la sistemazione delle condotture interne dell' acqua del lago di questa città, in conformità del Capitolato di oneri e del progetto redatto dall' ing. sig. Mario Moretti, nonchè del regolamento di Contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074. Prezzo L. 24,155.55. Le opere dovranno essere compiute nel termine di mesi tre dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,200; def. L. 2,400. Fatali mezzodì 5 novembre.

Prefettura di Udine (22 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di risarcimento e prolungazione della difesa frontale sulla sinistra del fiume Meduna alla località Comparetti in Visinale di Sotto (comune di Pasiano di Pordenone), della lunghezza di m. 200 per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 24,930. I lavori dovranno compiersi entro giorni lavorativi 50 dalla consegna. Cauz. provv. lire 2,500; def. il decimo.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (22 ottobre, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di allungamento di uno degli scali da costruzione del R. Arsenale di Venezia, per lo ammontare di lire 48,500, da eseguirsi in giorni 150. Dep. L. 4,900. Fat. ore 2 pom. 6 novembre.

Id. (23 ottobre, ore 2 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori per l' ampliamento dell' officina Congegnatori e sistemazione ad uso officina seghe della tettoia attigua all' officina bozzellai nel Regio Arsenale marittimo in Venezia, per lo ammontare di L. 66,000 da eseguirsi in giorni 180. Dep. L. 6,600. Fat. ore 2 pom. 7 novembre.

Direzione del Genio militare di Torino (23 ottobre, ore 3 pom., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per il Comando di battaglione con due compagnie alpine in Aosta, ascendente a L. 170,000, da eseguirsi nel periodo di giorni 360. Dep. L. 17,000. Fat. mezzodì 7 novembre.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (24 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto del mantenimento della strada consortile da S. Maria a Cubito Arnone, della lunghezza di m. 12874.50, non che per rimettere alcune mancanze che esistono sulla strada stessa. Per quanto riguarda la prima parte, l' annuo canone a cottimo è di L. 14,000; per quanto poi riguarda le remissioni, l' ammontare è di L. 35,158.53, col sistema a misura e con le norme del regolamento stradale della provincia e del Capitolato succitato, per quanto applicabili. Cauz. provv. L. 2,000; def. un' annata di estaglio. Lo appalto avrà la durata di un sessenio, con facoltà all' Amministrazione di prorogarlo di un altro anno. Fat. mezzodì 9 novembre.

Id. (24 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Brezza, dallo innesto con la provinciale di Roma presso Capua all' incontro dell' altra strada « 1.o tratto di Mondragone », presso Sant' Andrea del Pizzone, della lunghezza di metri 16,320. Canone annuo L. 12,570. Cauz. provv. L. 1,500; def. un' annata di estaglio. L'appalto durerà un sessennio con facoltà al Municipio di prorogarlo di un anno. Fat. mezzodì 9 novembre.

Prefettura di Venezia (24 ottobre, ore 10 ant., def.). — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso dell' argine sinistro del fiume Lencene dal ponte Cavanella alle Casere di S. Gaetano nei Comuni di Concordia e Caorle, per l' estesa di metri 13,756, provv. deliberato per L. 45,563 27. (V. n 34 del *Monitore).*

Prefettura di Padova (24 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di quinquennale fornitura del sasso trachitico delle cave di Monselice o Lispida e relativo annegamento per progressivo sviluppo e manutenzion scogliere a protezione delle berme, dei porcillamenti e delle basse sponde a sinistra di Adige nelle località più molestate dall' urto radente ed obbliquo del filone del fiume nella sezione 2.a del circondario idraulico di Este. Spesa annua presunta L. 13,467. L'appalto quinquennale di cui si tratta è decorribile dal 1.o luglio 1885 e termina il 30 giugno 1890. Cauz. provv. L. 900; def. la metà dell' annuo prezzo deliberato. Dep. per spese L. 800.

Prefettura di Ferrara (26 ottobre, ore 11 ant., def.) — Appalto dei lavori di risarcimento con buzzonata e scogliera della scarpa subacquea di un tratto dell' argine destro di Po di Goro al Froldo Fenilazzo, estesa m. 576. Prezzo L. 53,890. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 80 naturali e consecutivi dalla consegna. Dep. L. 3,000.

Deputazione provinciale di Terra d' Otranto (26 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Lecce-Manduria, coll' annuo estaglio di L. 24,200, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all' impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 5,000; def. lire 22,000. Fat. a giorni 15.

Id. (26 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Lecce San Pietro Vernotico, coll' annuo estaglio di L. 7700, essendo stati aumentati del 10 per cento, i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all' impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 1,500. def. L. 7,000. Fat. a giorni 15.

Id. (26 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Parabita-Maglie coll' annuo estaglio di L. 11,000, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all' impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 1,000; def. L. 11,000. Fat. a 15 giorni.

Id. (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Lecce-Serro di Gallipoli, coll' annuo estaglio di L. 13,200, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all' impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 12,000. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Firenze (27 ottobre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di rettificazione della strada nazionale n. 40, da Ponte Petri al confine colla provincia di Bologna, nel tratto compreso fra la stazione ferroviaria di Pracchia al paese omonimo. Prezzo ridotto L. 28,354.87. (V. n. 35 e 39 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Macerata (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione delle contropendenze esistenti sulla strada nazionale, n. 46, Foligno-Loreto, dal Borgo S. Giovanni sino al Piano delle Fornaci, nel territorio di Belforte sul Chienti, per L. 96,529. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 24 dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,500; def. il decimo. Fat. a 15 giorni.

Prefettura di Vicenza (28 ottobre, ore 1 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di manutenzione delle difese a destra ed a sinistra del fiume Brenta in questa provincia da poco inferiormente a Bassano fino al confine padovano, per cinque anni e mezzo a partire dal 1.o gennaio 1886, per il prezzo annuo complessivo di L. 8,950, dimodochè l' appalto si farà sulla somma di L. 49,925, a base di ribasso. I lavori dovranno completarsi entro il termine di giorni che sarà di volta in volta prescritto dall' Ufficio del Genio civile a datare dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 4,500. Dep. per spese lire 700. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Brescia (11 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di deviazione con ponte in muratura sull' Oglio di un tratto nel chilometro 79 della strada nazionale del Tonale, poco superiormente a Capo di Ponte, della lunghezza di m, 529.47. Prezzo L. 56,000. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la fornitura di una passerella metallica di metri 31 di luce alla stazione della Marina di Catanzaro.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 200 milioni interamente versato

SERVIZIO DEI TITOLI

XXXI.ma Estrazione dei **Buoni in Oro** eseguitasi in seduta pubblica il 1° Ottobre 1885. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Gennaio 1886, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Gennaio 1886 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
74	366	370	2758	13786	13790	5791	28951	28955	9847	49231	49235
162	806	810	2862	14306	14310	5809	29041	2	9961	49801	49805
279	1391	1395	2889	14441	14445	5851	29251	29255	9997	49981	49985
385	1921	1925	2911	14551	14555	5906	29526	29530	10187	50931	50935
444	2216	2220	3205	16021	16025	5997	29981	29985	10200	50996	51000
491	2451	2455	3416	17076	17080	6001	30001	30005	10202	51006	51010
595	2971	2975	3446	17226	17230	6075	30371	30375	10254	51266	51270
615	3071	3075	3455	17271	17275	6432	32156	32160	10363	51811	51815
618	3086	3090	3511	17551	17555	6489	32441	32445	10532	52656	52660
624	3116	3120	3605	18021	18025	6505	32521	33525	10598	52986	52990
629	3141	3145	3623	18111	18115	6664	33316	33320	10797	53981	53985
648	3236	3240	3718	18586	18590	6677	33381	33385	10837	54181	54185
730	3646	3650	3752	18756	18760	6863	34311	34315	10877	54381	54385
739	3691	3695	3954	19766	19770	6888	34436	34440	11001	55001	55005
779	3891	3895	4011	20051	20055	6958	34786	34790	11123	55611	55615
811	4051	4055	4019	20091	20095	7061	35301	35305	11200	55996	56000
863	4311	4315	4063	20311	20315	7092	35456	35460	11269	56341	56345
902	4506	4510	4162	20806	20810	7192	35956	35960	11284	56416	56420
909	4541	4545	4170	20846	20850	7226	36126	36130	11289	56441	56445
961	4801	4805	4179	20891	20895	7240	36196	36200	11609	58041	58045
984	4916	4920	4236	21176	21180	7431	37151	37155	11673	58361	58365
1126	5626	5630	4404	22016	22020	7530	37646	37650	11729	58641	58645
1198	5986	5990	4429	22141	22145	7565	37821	37825	11739	58691	58695
1221	6101	6105	4490	22446	22450	7605	38021	38025	11850	59246	59250
1238	6186	6190	4559	22791	22795	7622	38106	38110	12017	60081	60085
1319	6591	6595	4578	22886	22890	7705	38521	38525	12019	60091	60095
1500	7496	7500	4611	23051	23055	7707	38531	38535	12048	60236	60240
1537	7681	7685	4670	23346	23350	7784	38916	38920	12196	60976	60980
1625	8121	8125	4770	23846	23850	7894	39466	39470	12344	61716	61720
1747	8731	8735	4837	24181	24185	8247	41231	41235	12346	61726	61730
1817	9081	9085	5022	25106	25110	8264	41316	41320	12441	62201	62205
1823	9111	9115	5068	25336	25340	8426	42126	42130	12566	62826	62830
1824	9116	9120	5072	25356	25360	8517	42581	42585	12608	63036	63040
1845	9221	9225	5178	25886	25890	8549	42741	42745	12621	63101	63105
1926	9626	9630	5254	26266	26270	8667	43331	43335	12773	63861	63865
1939	9691	9695	5367	26831	26835	8837	44181	44185	12798	63986	63990
1996	9976	9980	5424	27116	27120	8909	44541	44545	12833	64161	64165
2229	11141	11145	5445	27221	27225	8921	44601	44605	12848	64236	64240
2411	12051	12055	5453	27261	27265	8926	44626	44630	12868	64336	64340
2450	12246	12250	5456	27276	27280	8927	44631	44635	12876	64376	64380
2474	12366	12370	5464	27316	27320	9022	45106	45110	12916	64576	64580
2480	12396	12400	5506	27526	27530	9027	45131	45135	12988	64936	64940
2543	12711	12715	5624	28116	28120	9213	46061	46065	12997	64981	64985
2615	13071	13075	5642	28206	28210	9225	46121	46125			
2637	13181	13185	5683	28411	28415	9550	47746	47750			
2650	13246	13250	5745	28721	28725	9690	48446	48450			
2671	13351	13355	5748	28736	28740	9775	48871	48875			
2703	13511	13515	5769	28841	28845	9826	49126	49130			

(Segue).

Titoli Unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65216	65220	79336	79340	88161	88165	98906	98910	109111	109115	119636	119640
65626	65630	79551	79555	88511	88515	99031	99035	109866	109870	120586	120590
65736	65740	79881	79885	88716	88720	99166	99170	110291	110295	120661	120665
65806	65810	79896	79900	89011	89015	99231	99235	110521	110525	120846	120850
65891	65895	79996	80000	89201	89205	100096	100100	110601	110605	120951	120955
65896	65900	80551	80555	89676	89680	100556	100560	111126	111130	122366	122370
66786	66790	80561	80565	89751	89755	100926	100930	111436	111440	122711	122715
67111	67115	81596	81600	89871	89875	101666	101670	111626	111630	123351	123355
67911	67915	81741	81745	90071	90075	101741	101745	112906	112910	123376	123380
68131	68135	81786	81790	90611	90615	102171	102175	113441	113445	123391	123395
68376	68380	82336	82340	90661	90665	102456	102460	113956	113960	123736	123740
68836	68840	82381	82385	91796	91800	102761	102765	114501	114505	123806	123810
69016	69020	82571	82575	92616	92620	102816	102820	114611	114615	124466	124470
70026	70030	82656	82660	92711	92715	103071	103075	114991	114995	124521	124525
71266	71270	82901	82905	92756	92760	103311	103315	115391	115395	124611	124615
71606	71610	83026	83030	93076	93080	103466	103470	115861	115865	124881	124885
71861	71865	83346	83350	93441	93445	103926	103930	116111	116115	125556	125560
72751	72755	84381	84385	93601	93605	104061	104065	116156	116160	125686	125690
72801	72805	84451	84455	94196	94200	104466	104470	116426	116430	125906	125910
73136	73140	85451	85455	94701	94705	104926	104930	116571	116575	125911	125915
73311	73315	85516	85520	95236	95240	105216	105220	117401	117405	126326	126330
73446	73450	85636	85640	95566	95570	105271	105275	117641	117645	127216	127220
73736	73740	85736	85740	95921	95925	105326	105330	117921	117925	127346	127350
73996	74000	85866	85870	95926	95930	105831	105835	118056	118060	127431	127435
74196	74200	85976	85980	95996	96000	106316	106320	118211	118215	127931	127935
75236	75240	86176	86180	96221	96225	106536	106540	118216	118220	128356	128360
75301	75305	86356	86360	96776	96780	106811	106815	118326	118330	128476	128480
75386	75390	86466	86470	96966	96970	107046	107050	118331	118335	128871	128875
76426	76430	87161	87165	96981	96985	107201	107205	118466	118470	129026	129030
77196	77200	87296	87300	97166	97170	107301	107305	118506	118510	129166	129170
77601	77605	87746	87750	97886	97890	107551	107555	118536	118540	129886	129890
77766	77770	87841	87845	98276	98280	107876	107880	118911	118915	130291	130295
78316	78320	87936	87940	98306	98310	108501	108505	119331	119335	130551	130555
78906	78910	88076	88080	98886	98890	108821	108825	119396	119400	130836	130840

Firenze, 1° *Ottobre* 1885.

La Direzione Generale.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l' elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' ing. comm. **A. COTTRAU**
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (Stabia)

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano, e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

DINAMITE

CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

BERGAMO – **BUSALLA** – **CAGLIARI** – **CERCINA** (Firenze)

MESSINA – **PALERMO** – **ROMA** – **SALERNO**

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

DELLA LOCOMOTIVA
IN GENERALE
E DELLE SUE PROPORZIONI

DEL DOTTOR

O. GROVE

PROFESSORE ALLA SCUOLA POLITECNICA DI ANNOVER

Traduzione autorizzata dal tedesco

DI

O. MORENO

GIA' INGEGNERE-CAPO SERVIZIO DEL MATERIALE E DELLA TRAZIONE DELLE FERROVIE MERIDIONALI

con 19 incisioni intercalate nel testo

Prezzo L. 6

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

AUG. COURTIAL &

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMVIE
, ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D' OGNI SISTEMA

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA D' OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D' ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D' ORO ALL' ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D' ONORE ALL' ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII | Mercoledì 21 Ottobre 1885. | Num. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

PRODOTTI DELLE FERROVIE ITALIANE

Luglio 1885

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ci viene comunicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie italiane nel mese di luglio del corrente anno, confrontati con quelli del luglio 1884.

Ricaviamo da tale prospetto i seguenti principali dati:

Il prodotto lordo generale nel luglio 1885 ascese a lire 18,299,354, mentre nel corrispondente mese 1884 fu di sole L. 16,761,310; per cui notasi a favore del luglio 1885 un aumento di L. 1,538,044.

Devesi però notare che la lunghezza media di esercizio la quale nel luglio 1884 era di chilom. 9,796, nel luglio 1885 raggiunse i chilom. 10,319.

L'indicato prodotto generale è poi costituito come segue:

Viaggiatori	L.	7,829,037
Bagagli	»	362,527
Merci a grande velocità	»	1,600,400
Id. a piccola velocità	»	8,433,913
Prodotti diversi	»	73,477
	Totale L.	18,299,354

Ripartendo il suddetto prodotto generale del mese di luglio 1885 fra le diverse reti in esercizio, abbiamo le cifre seguenti:

Rete Mediterranea	L.	9,186,410
» Adriatica	»	7,628,350
» Sicula	»	701,191
Ferrovie Venete	»	90,565
» Sarde	»	133,218
» Diverse	»	559,620
	Totale L.	18,299,354

Risulta pertanto che le linee componenti le tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula diedero nel luglio 1885 un prodotto lordo complessivo di L. 17,315,951, mentre nel mese stesso 1884 non avevano dato che L. 16,038,793. Si ha adunque un aumento di L. 1,477,158.

Nel confronto dei due predetti mesi notasi pure a favore del luglio 1885 un aumento nei prodotti delle Ferrovie Sarde di L. 9,754 ed in quelli delle Ferrovie Diverse di L. 61,066.

Le Ferrovie venete invece, le quali nel luglio 1884 diedero un prodotto lordo di L 100,499, nel luglio 1885 raggiunsero appena le L. 90,565, segnando così una diminuzione di L. 9,934. Ad ogni guisa i confronti più sopra istituiti riescono abbastanza soddisfacenti.

Volendo ora confrontare il prodotto lordo chilometrico delle diverse reti nel luglio 1885 con quello del luglio 1884, abbiamo:

		1885		**1884**
Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula	L.	1,931	L.	1,846
Ferrovie Venete	»	661	»	733
» Sarde	»	324	»	300
» Diverse	»	798	»	888
Media complessiva	L.	1,773	L.	1,711

Si ebbe adunque aumento nel prodotto chilometrico delle linee componenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e sulle Ferrovie Sarde, e diminuzione per contro sulle Ferrovie Venete e su quelle Diverse.

Stante la brevità del tempo trascorso dall' applicazione della legge 27 aprile 1885, il prospetto statistico di cui ci occupiamo non può ancora fornirci le cifre relative al prodotto chilometrico di ciascuna delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, tanto più che in questi primi mesi lo esercizio risentesi ancora degli inconvenienti inevitabili in un periodo di transizione.

Nel luglio 1885 si apersero al pubblico esercizio in Italia

49 chilom. di ferrovia, e cioè le seguenti linee o tronchi di linea: Foggia-Manfredonia chilom. 36; Nola-Bajano chilometri 11 e Ponte di Nossa-Ponte della Selva chilom. 2.

Ricaviamo finalmente dal prospetto in esame le seguenti cifre relative alla lunghezza delle linee in esercizio nel luglio 1885:

Rete Mediterranea: chilom. 4187, così ripartiti: Linee di proprietà dello Stato chilom. 3225 — Linee di proprietà promiscua o privata chil. 677 — Linee complementari di 2ª categoria in esercizio al 1° gennaio 1884 chilom. 27 — Linee complementari di 1ª categoria aperte all' esercizio dopo il 1° gennaio 1884, chilom. 15 — Linee complementari di 2ª, 3ª e 4ª categoria aperte all' esercizio dopo il 1° gennaio 1884, chilom. 153.

Rete Adriatica, escluso il lago di Garda: chilom. 4362, così ripartiti: Linee di proprietà dello Stato chilom. 3804 — Linee di proprietà promiscua o privata chilom. 169 — Linee complementari di 3ª categoria in esercizio al 1° gennaio 1884, chilom. 33 — Linee complementari di 1ª categoria aperte all'esercizio dopo il 1° gennaio 1884, chil. 14 — Linee complementari di 2ª, 3ª e 4ª categoria aperte all'esercizio dopo il 1° gennaio predetto, chilom. 342.

Rete Sicula: chilom. 599, tutti di proprietà dello Stato.

Ferrovie Venete: chilom. 137; *Ferrovie Sarde* chilom. 411; *Ferrovie Diverse* chilom. 701.

LA DIREZIONE D' ESERCIZIO DELLA RETE MEDITERRANEA
in Napoli

A partire dal giorno 20 ottobre corr. l'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo assunse direttamente il servizio delle seguenti linee, già appartenenti alle ferrovie Romane: Roma-Napoli; Ciampino-Frascati, Roccasecca-Arce; Cancello-Avellino; Codola-Nocera.

Il 10 novembre p. v. poi la stessa Amministrazione assumerà del pari direttamente il servizio delle seguenti linee, fino a quell'epoca esercitate dalla Società delle ferrovie Meridionali: Napoli-Castellamare-Gragnano; Cancello-Torre Annunziata; Torre Annunziata-Eboli; Eboli-Potenza-Metaponto; Battipaglia-Agropoli; Taranto-Reggio di Calabria; Buffaloria-Cosenza; Catanzaro-Sala a Catanzaro Marina; Reggio-Villa San Giovanni.

In conseguenza di ciò venne dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo disposto quanto segue:

1. Le suindicate linee dipenderanno dalla Direzione dell'esercizio istituita in Napoli, della quale, come è noto, è posto a capo il sig. comm. ing. L. T. Kossuth.

2. Per ora detta Direzione si comporrà dei seguenti Servizi e Sezioni: Servizio del Movimento e Traffico — Id. del Mantenimento e Lavori — Id. della Trazione — Sezione delle Tariffe e Trasporti — Id. dei Telegrafi — Id. Legale — Id. dell'Economato — Id. di Contabilità.

Al direttore dell'Esercizio è devoluta la sorveglianza del servizio di Cassa istituito a Napoli.

3. La dirigenza del Servizio del Movimento e Traffico è affidata al sig. comm. Giorgio Sarfatti, nominato Capo Servizio del Movimento e Traffico.

Il medesimo condiuva il direttore dell'Esercizio nella direzione dei Servizi amministrativi, ha superiorità sul personale delle Sezioni della Direzione e firma in caso di assenza o d' impedimento del Direttore gli atti d' ufficio — *pel direttore dell'Esercizio.*

Il Capo Servizio del Movimento e Traffico è coadiuvato dal sig. cav. Galli Enrico, nominato Ispettore Principale, che avrà le attribuzioni di Capo Servizio aggiunto, e quindi firmerà gli atti d'ufficio — *pel Capo Servizio* — in caso di assenza o di impedimento del medesimo.

4. La dirigenza del Servizio del Mantenimento e dei lavori è affidata al sig. comm. ing. Serafino Massagli, nominato Ingegnere Capo del Servizio Mantenimento e Lavori, il quale è coadiuvato dal sig. cav. ing. Giovanni Ferrari, nominato Ingegnere Capo Sezione principale, che avrà le attribuzioni di Capo Servizio aggiunto, e quindi firmerà gli atti d'ufficio — *pel Capo Servizio* — in caso di assenza o d'impedimento del medesimo.

5. La dirigenza del Servizio della Trazione è affidata al sig. cav. Pasquale Senese, Ingegnere Ispettore Principale, Capo Divisione della Trazione, che funzionerà da Ingegnere Capo Servizio della Trazione.

6. Alla Sezione delle Tariffe e Trasporti è preposto il sig. cav. Achille Rosatti, nominato Ispettore Principale Capo della Sezione Tariffe e Trasporti.

7. Alla Sezione dei Telegrafi è preposto il sig. cavaliere Fabio Binda, nominato Capo della Sezione dei Telegrafi.

8. Alla Sezione Legale è delegato il sig avv. cav. Antonio Galateo, nominato Capo della Sezione Legale.

9. Alla Sezione dell' Economato, è delegato il signor Ispettore cav. Carlo Tiboldi, nominato Capo della Sezione Economato.

10. Il Delegato alla dirigenza della Sezione Contabilità sarà designato ulteriormente.

11. Il sig. cav. Carlo Amoretti è nominato cassiere della Cassa succursale presso la Direzione dell'Esercizio di Napoli.

LE FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

Nel precedente nostro N. 39 del 30 settembre scorso, demmo la descrizione dei progetti delle linee *Cagliari-Isili* e *Bosa-Macomer* presentati al Ministero dal comm. ing. A. Cottrau ed ora in esame presso l' onorevole Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora daremo qui in appresso una breve descrizione del progetto della linea *Macomer-Nuoro* studiato, come i precedenti, sotto la direzione dell' egregio cav. ing. E. Olivieri, per conto della Società Italiana rappresentata dall' ing. A. Cottrau, e nella quale ha una larga parte l' elemento sardo, nella persona del sig. ing A. Vivanet, di Cagliari e del suo gruppo locale.

Tra *Macomer* e *Nuoro* trovasi la gran vallata del *Tirso* che si attraversa circa a metà del cammino.

Dalla stazione di *Macomer* (570 metri sul livello del mare) la linea discende, appoggiata alle falde dei monti della Catena del Marghine, sino all' attraversamento del fiume *Tirso* (194 metri sul livello del mare); e da quel punto risale per valli secondarie sino all'altipiano che sovrasta al vallone di *Oliena*, ad un' altezza di 540 metri sul livello del mare.

Le stazioni progettate per questa linea, oltre *Macomer* e *Nuoro*, sono: *Birori*, *Bortigali*, *Silanus*, *Lei*, *Bolotana*, *Tirso*, *Orotelli*, *Omnifari* e *Prato*.

La lunghezza totale della linea è di m. 60.921 e precisamente di m. 61,506 fra gli assi delle stazioni estreme. La lunghezza totale dei rettilinei, di m. 40,060 e delle curve di m. 20,861. I tratti in piano misurano complessivamente m. 32,485 e quelli in pendenza (ascese o discese) m. 28,436. I raggi delle curve sono quasi dovunque superiori a m. 150 salvo in due tratti in cui discendono sino al limite di m. 90. Del pari le pendenze sono dovunque *inferiori* al limite massimo del 30 per 1000 ammesso dal Ministero, e non raggiungono il 29 per 1000 che in un brevissimo tratto.

Questo progetto risulta assai più vantaggioso per le popolazioni sarde, del precedente — studiato, nel 1882, dalla onorevole Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde — atteso che come lunghezza totale fra *Macomer* e *Nuoro* è più breve di circa *undici* chilometri; e, come pendenze, riduce quelle primitive del 33.23 per mille ad un limite massimo del 29 per mille.

In altri termini, per percorrere la linea *Macomer-Nuoro* col primitivo progetto, sarebbero occorse non meno di *quattro* ore; col nuovo tracciato, ne occorreranno *tre*.

I RISULTATI FINANZIARII dell' esercizio governativo delle ferrovie in Prussia

Riproduciamo dall' *Economista* di Firenze il seguente articolo, che stimiamo assai interessante pei nostri lettori:

Son corsi pochi anni, dacchè in Prussia lo Stato si lanciò risolutamente sulla via della *Verstaatlichung*, si fece a ridurre in sue mani la proprietà e l' esercizio delle strade ferrate. Quantunque in questi pochi anni non abbia perduto tempo, tanto che ormai non gli restano da incamerare che poche linee, alle quali toccherà, presto o tardi, la sorte comune, gli uomini più competenti, anche i più favorevoli all' esercizio governativo, convengono nell' ammettere essere l' esperimento appena incominciato ed il momento di pronunciare una sentenza definitiva ancora lontano.

V' hanno poi circostanze particolari alla Prussia, le quali impongono, in ogni modo, d' andar cauti nel cavare dallo esperimento illazioni per altri paesi. Le tradizioni domestiche p. es., la salda struttura dell' organismo burocratico, l' influenza scarsissima, forse negativa, del parlamentarismo, appianano in Prussia la strada all' esercizio dello Stato. D' altra parte l' amministrazione di una rete di ventimila chilometri, che vince in ampiezza tutte le altre d' Europa, tiene un posto singolare in un bilancio, il quale rassomigliò sempre poco a quello d' altri grandi Stati. Il bilancio prussiano colpisce infatti subito un osservatore, non soltanto per la mancanza delle spese militari, dei dazii di confine e delle poche altre imposte indirette, che passarono alle finanze dell' Impero germanico, ma eziandio per la natura e l' importanza relativa delle entrate, sulle quali tuttora si regge. Dei 1235 milioni di marchi previsti nel bilancio attivo 1885-86, le imposte indirette non forniscono che 148 e le imposte interne di consumo 51 milioni, mentre 184 procedono dal patrimonio dello Stato (fondi, boschi, miniere, saline) e circa 678, il 54 0[0, dalle ferrovie.

Ciò nonostante non sarà forse priva d' interesse un' esposizione sommaria dei risultamenti finanziari dell' esercizio governativo in Prussia, fatta colla scorta dei documenti ufficiali, degli studi del Dückers, pubblicati nel *Finanzarchiv* e delle polemiche recenti dei giornali politici e tecnici.

Nel 1884-85 le entrate ferroviarie ammontarono a marchi 575,977,340. Pel 1885-86 son previsti 678,196,505 marchi, onde un incremento d'entrata pari a marchi 102,219,165. Il Dückers anzi calcola che, togliendo dal conto 1884-85 alcune partite di giro, che non figurano più nel preventivo 1885-86, l' incremento salirebbe a 110,419,165 marchi.

Nei 678,196,505 marchi previsti pel 1885-86 sono veramente compresi anche i dividendi delle azioni di Società private possedute dall' erario prussiano, e la parte spettante al medesimo nel prodotto netto d' alcune linee esercitate da altri Stati tedeschi. Cotesti proventi, per l'origine loro, devono essere naturalmente stralciati da chi si faccia a studiare gli effetti finanziari dell' esercizio governativo. Ma, in primo luogo, sommati assieme, essi non danno che una cifra insignificante, — 1,356,505 marchi —; secondariamente, erano già inscritti nel bilancio 1884-85 per una somma press' a poco eguale. Poichè d' altra parte l'enorme differenza di 110 milioni non può neppur derivare esclusivamente dallo sviluppo del traffico, è giuocoforza cercarne la ragione in mutamenti d' altra natura.

Anzi tutto bisogna tener conto delle linee riscattate o costruite di fresco, le quali non cominciano a fruttare che nel 1885-86. Riscattata di fresco fu la Oels-Gnesen, costruiti furono circa 516 chilometri, di cui 365 appartenenti a *Secundärbahnen*, a ferrovie secondarie od economiche. Le maggiori entrate previste per questo titolo ammontano a marchi 2,200,000.

Ma la differenza deriva principalmente da ciò, che nel 1884-85, non essendo ancora compiuta la liquidazione delle operazioni di riscatto, figuravano in bilancio soltanto i *Betriebsüberschüsse*, i proventi *netti* dell' esercizio di parecchie linee importanti, cioè della ferrovia dell' alta Slesia, di quella della riva destra dell'Oder, della Breslau-Schweidnitz-Freiburg, della Posen-Krenzburg, dell'Altona-Kiel, della Berlino-Amburgo e della Tilsit-Insterburg.

Fatte le detrazioni necessarie, l'incremento effettivo delle entrate comparabili si riduce, secondo le previsioni, a 6,652,392 marchi, ovvero, escludendo le partite di giro menzionate di sopra, a marchi 14,852,392. Si conta cioè sopra l' aumento normale del 3 per cento nel trasporto viaggiatori, e sopra un aumento del 2 1[2 per cento, inferiore di metà a quello verificatosi nel 1884-85, nel trasporto merci. La previdenza, di cui l' amministrazione dà prova nelle previsioni riguardanti le merci, è consigliata dalle diminuzioni di tariffa, che il Ministro, messo alle strette dalle sollecitazioni degli industriali e dei commercianti, ha dovuto concedere. Naturalmente industriali e commercianti cominciano già a chiedere diminuzioni ulteriori. E questa ressa ed il decremento del prodotto chilometrico, per effetto della costruzione di nuove linee sempre meno produttive delle antiche, vuolsi siano argomento di preoccupazione per l' amministrazione ferroviaria prussiana. Ecco infatti le oscillazioni del prodotto chilometrico dal 1879-80 in poi:

1879-80	26,850 marchi
1880-81	30,353 »
1881-82	31,899 »
1882-83	34,690 »
1883-84	34,503 »
1884-85	33,565 »
1885-86	33,123 »

Le spese d'esercizio previste pel 1885-86 sommano a marchi 390,780,000. Quelle del 1884-85 erano inferiori di circa 95 milioni. Togliendo però dal conto le partite di giro, e calcolando al lordo la gestione delle linee, di cui soltanto i *Betriebsüberschüsse* erano stati posti in bilancio, la differenza si riduce a 10,289,075 marchi. Di questi, 1,570,000 rappresentano il costo presumibile dei nuovi tronchi. Rimane dunque come aumento effettivo delle spese d'esercizio la somma di 8,719,075 marchi.

I titoli, i quali contribuiscono maggiormente a produrre quest'aumento, od anzi, da soli, ne genererebbero uno ancora più grande, sono il personale ed il rinnovamento dell' armamento e del materiale mobile.

La spesa del personale ammontava nel 1884-85 a 167,691,359 marchi, pel 1885-86 è prevista in marchi

176,195,192. Della differenza d'otto milioni e mezzo, la metà circa è imputabile alle esigenze del traffico cresciuto, oppure, in minima parte, all'apertura di nuovi tronchi. L'altra metà dipende da cause, la cui azione ha appena cominciato a manifestarsi, sicchè i bilanci futuri ne risentiranno in misura sempre crescente gli effetti. Infatti l'esercizio governativo, se da una parte ha fruttato qualche economia, in conseguenza del concentramento dell'amministrazione, della sparizione progressiva dei *Verwaltungsrathe*, dei tagli notevoli fatti agli stipendi d'alcuni impiegati superiori, dall'altra ha schiuso la strada ad una caterva di nuove spese, da cui le Società private, guidate puramente dall'interesse commerciale, potevano astenersi e s'erano astenute. Gli stipendi della maggior parte degl'impiegati sono stati aumentati, e continueranno ad esserlo per parecchi anni, finchè non sarà conseguito il parificamento colle altre Amministrazioni dello Stato. La diminuzione dell'orario quotidiano, l'allargamento del riposo domenicale hanno reso necessario un accrescimento corrispondente del personale. Finalmente comincia appena a pesare sul bilancio l'assicurazione contro gli infortuni, a cui è stata coordinata anche una riforma radicale delle casse-pensioni.

Quanto al costo maggiore del rinnovamento dell'armamento e del materiale mobile, le relazioni ufficiali l'attribuiscono in parte alla sostituzione delle rotaie d'acciaio a quelle di ferro, da cui si ripromettono un'economia notevole in avvenire, in parte alle pessime condizioni dell'inventario consegnato dalle Società private allo Stato. La stampa d'opposizione cerca invece di provare, colla statistica alla mano, che le antiche imprese non possedevano un materiale inferiore nè in quantità nè in qualità, sicchè la spesa cresciuta proverrebbe, più che altro, da una cedevolezza soverchia dello Stato di fronte alle case fornitrici.

Bisogna del resto notare che nei 390 milioni della spesa d'esercizio prevista pel 1885-86 sono comprese anche alcune somme, le quali spetterebbero, a tutto rigore, al conto-capitale. Infatti, secondo il decreto 13 febbraio 1884, le spese per la costruzione di nuovi edifici, ponti, ecc., fino alla concorrenza di 5,000 marchi, e quelle per l'allargamento d'edificii e ponti esistenti fino alla concorrenza di marchi 20,000 non devono essere separate dalla spesa per la manutenzione della linea e dei fabbricati annessi. Ed anche quelle superiori a 5,000 o 20,000, ma inferiori a 100,000 marchi devono bensì essere poste in bilancio sotto un titolo speciale, ma però sempre nella parte ordinaria, ossia come spese d'esercizio. Nel 1884-85 queste ultime salirono a marchi 5,376,000, pel 1885-86 sono previste in marchi 5,779,000.

Dai 678,196,505 marchi d'entrata presunta per il 1885 86 togliendo 1,356,505 marchi derivanti dai dividendi delle azioni di Società private e da altre fonti consimili, si ha un residuo di 676,840,000 marchi. Contrapponendo a questa somma 390,780,000 marchi di spese d'esercizio, s'ottiene un avanzo di marchi 287,416,505. Il computo ufficiale dà invece marchi 200,754,124. Ma la differenza si spiega facilmente. Anzitutto l'Amministrazione ferroviaria non detrae dalla cifra delle entrate i 1,356,505 marchi accennati sopra, e d'altra parte aggiunge a quella delle spese alcune somme di poca importanza, che lo Stato dovrebbe sborsare anche nel caso in cui non esercitasse nessuna linea. In secondo luogo l'Amministrazione è obbligata per legge ad inscrivere nella parte ordinaria del bilancio passivo delle ferrovie gli interessi e le quote d'ammortamento delle obbligazioni di linee riscattate, qualora il loro servizio, per una ragione o per l'altra, non sia ancora passato alla direzione del debito pubblico.

Gli interessi e l'ammortamento di coteste obbligazioni sono previsti pel 1885-86 in 85 milioni circa. Aggiungendo a questa somma il servizio delle *Schuldverschreibungen* date in cambio delle azioni di linee riscattate, il servizio delle altre obbligazioni e quello dei prestiti contratti dallo Stato per costruzioni ferroviarie, l'avanzo d'esercizio viene in ogni modo ridotto a poco più di 20 milioni di marchi, i quali rappresentano quindi l'avanzo vero, finale, dell'Amministrazione delle ferrovie prussiane dello Stato. Questo avanzo è in ogni modo sufficiente a coprire anche le spese straordinarie, che pel 1885-86 sono previste in 9,789,000 marchi.

IL CANALE DI PALESTINA

Nel *Bollettino consolare* troviamo la seguente relazione, scritta nel maggio decorso dal cav. dottor Gaetano Solanelli, Regio console a Gerusalemme:

L'illustre generale Gordon, del quale tutto il mondo civile deplora l'immatura morte, passava l'anno che precedeva la sua partenza per Kartum in queste contrade, intento, dicono molti, a meditazioni d'indole ascetica, altri a studi e ricerche archeologiche sulla storia degli israeliti.

Ciò che havvi di più vero in queste supposizioni si è, che quell'uomo, dal cuore d'oro e dallo spirito temprato di acciaio, associava ad altri seri studi anche quello del progetto di canalizzare il gran bacino del Giordano e Mar Morto, cui, si afferma, una grande Società di capitalisti inglesi, sotto gli auspici del duca di Sutherland, si interessava e si interessa ancora seriamente.

Da molti anni l'illustre generale mi onorava della sua nobile amicizia; sicchè giunto da una delle sue frequenti escursioni al Mar Morto, e saputo della mia presenza qui, con la squisita cortesia di cui esso possedeva il segreto, veniva a vedermi e mi intratteneva a lungo de'suoi studii e de'suoi progetti.

Pregato quindi da me, mi spediva da Giaffa, colla gentile lettera qui unita in originale, uno schizzo fatto di sua mano pel canale, oggetto reale delle sue occupazioni.

Queste notizie, nonchè uno scritto dell'ingegnere Henley, intorno allo stesso argomento, mi mettono ora in grado di sottoporre una relazione accurata sul canale in discorso, che sembrami non priva di qualche interesse, tenendo anche in vista le recenti nostre occupazioni sul Mar Rosso.

Topografia del Canale.

Il bacino del Giordano presenta la più grande depressione naturale che si conosca, e la più adatta allo scopo di formare una via navigabile tra l'Occidente e l'Oriente.

È lecito supporre che i suoi particolari vantaggi non siano conosciuti che da breve tempo, poichè altrimenti il canale di Suez non sarebbe forse stato chiamato ad esistere.

Secondo l'opinione di uomini competenti, questo bacino o fenditura naturale potrebbe essere convertito, con spese relativamente modeste, nella migliore e meno dispendiosa via per e dall'Oriente, e che porrebbe in evidenza, allo stesso tempo, nuove e fertili contrade, sorgente quindi di ricchezza e di civiltà.

Il tracciato principale del canale in progetto esiste già in proporzioni che nessuna opera umana potrebbe eguagliare, ed è rappresentato da un immenso bacino di quasi 400 chilometri di lunghezza, racchiuso da un estremo all'altro tra gigantesche muraglie naturali, richiedente solo l'immissione regolata dei mari che l'avvicinano, per mezzo di due corti canali.

Questo diverrebbe in tal modo il maggiore veicolo marittimo conosciuto; adatto, ciò che più monta, tanto alla navigazione a vela che a vapore.

Il canale rappresenterebbe una specie di lago o mare interno della larghezza media di otto o dieci miglia marittime (1852 metri cadaun miglio) sul quale navi a vela potrebbero in tutta sicurezza manovrare e bordeggiare, senza tema di scogli o di bassi fondi, come pure piroscafi di ogni forza e dimensione vi potrebbero spiegare tutta la velocità che posseggono, e tale circostanza è degna pure di essere presa in seria considerazione.

La media del tempo richiesto per traversare il canale di Suez, tenendo conto delle frequenti fermate cui si è obbligati nelle varie stazioni, sia per dar campo di passare a navi privilegiate (bastimenti da guerra o postali) sia per altre circostanze impreviste, può calcolarsi a 60 ore, mentre il passaggio pel Canale della Palestina potrebbe essere effettuato in meno di 20 ore, la velocità essendo a discrezione del piroscafo: la differenza pertanto tra un tempo e l'altro sarebbe di quasi due giorni, vantaggio non ispregevole per la nave, passeggieri e merci.

È inutile che i bastimenti posseggano la velocità di 17 o 18 nodi l'ora; essi non possono valersene nel Canale di Suez, poichè correndo in tal modo, danneggerebbero le sponde del Canale, formate, come è noto, di mobile sabbia, ed inoltre potrebbero occasionare collisioni con altre navi. Il massimo della velocità permessa sul Canale è quella di sei nodi l'ora, e di più, vi si può essere in ogni momento *garés* o posti in stazione, dalle quali è poi lunga e faticosa l'uscita; senza contare che durante la notte vi è il divieto di muoversi. In sostanza, tanto il Canale di Suez quanto Porto Said sono un prodotto artificiale, una costante lotta dell'uomo colla natura che incessantemente rivendica i suoi diritti, e che potrebbe un giorno o l'altro escirne vittoriosa; all'opposto il Canale di Palestina sembra un maraviglioso dono naturale, e che quasi invita la mano dell'uomo a completarlo, ed ove la navigazione sarebbe altrettanto sicura quanto lungo i Dardanelli.

È cosa meritevole di considerazione come la grandiosa ed importante intrapresa, quale è quella di cui ci occupiamo, non presenterebbe per la sua esecuzione che una spesa relativamente minima.

L'opera dell'ingegnere sarebbe solo limitata all'esecuzione di due corti canali, uno avente sorgente nel Mediterraneo presso Caifa della lunghezza di 26 miglia, e l'altro consisterebbe principalmente di un fossato elementare a traverso le sabbie di Acaba nel Mar Rosso, o meglio nel golfo di Acaba, della lunghezza di 40 miglia, che si svilupperebbe come un largo estuario per l'introduzione delle acque di quel golfo. Come è noto, Acaba era ai tempi del Re Salomone ed antecedentemente, il porto, dirò così, di Gerusalemme, poichè per quella via i materiali e le ricchezze dell'Oriente venivano quindi recate in detta città.

Il Canale di Palestina ha una profondità di molte centinaia di piedi in ogni luogo, ma in pari tempo, ottimi ancoraggi dappertutto.

Le navi potrebbero viaggiare di giorno e di notte, poichè i principali capi e montagne sarebbero forniti di fanali ad ogni piccola distanza, ed il canale rappresenterebbe in tal modo un braccio di mare libero di vincoli od intoppi. Il Canale di Caifa — che così lo chiameremo per distinguerlo dall'altro meridionale o di Acaba — essendo tagliato nella valle di Esdraelon, per la lunghezza, come abbiamo veduto, di 26 miglia, consisterebbe in ambo i lati di sponde calcaree, e a prova quindi contro i guasti della ondulazione prodotta dai troppo rapidi navigli.

Il Canale comincierebbe a Caifa, nella rada di Acri, presso il Carmelo, e seguirebbe il bacino del fiume Chiscon della Scrittura o fiume Mukatta.

Il livello più elevato della valle di Esdraelon è situato presso Gezreel o Zerino, e la sua elevazione può calcolarsi a 220 piedi sopra il livello del Mediterraneo.

Questa porzione settentrionale del Canale rappresenterebbe dunque la parte più costosa della intrapresa totale, e dovrebbe avere una capacità adatta al passaggio per due navi, una entrante e l'altra uscente, delle maggiori dimensioni.

Tali condizioni sarebbero soddisfatte con un canale che misurasse 50 metri di larghezza nel fondo e 8 metri e 50 di profondità, e tutto dovrebbe essere sagrificato per assicurare queste due essenziali dimensioni.

In Caifa, all'ingresso del canale in progetto, vi sono 30 piedi d'acqua a 600 metri dal lido, e l'aumento prodotto dall'alta marea può calcolarsi da due piedi e mezzo a tre.

Occorrerebbe quindi la costruzione di due moli, pel qual lavoro i massi sarebbero quasi sul posto, poichè si prenderebbero alle falde del Carmelo (pel Canale di Suez furono presi sullo stesso posto) — altra circostanza favorevole inoltre sarebbe quella, che il canale dovendo passare a traverso una foresta di quercie della estensione di 20 miglia quadrate, si avrebbe tutto l'agio di provvedersi di combustibile per le macchine scavatrici.

Costo dell'opera.

Sebbene si posseggano gli ammirabili studi topografici delle località, compiuti per cura della Società di esplorazione della Palestina, nonchè i piani del capitano Condor e del luogotenente Kitchener dell'esercito britannico ed altri, non è certo facile di formarsi un'idea adeguata della spesa necessaria per aprire i due canali, il settentrionale ed il meridionale.

Sarebbe solo per mezzo di calcoli speciali per l'esecuzione d'ogni parte del lavoro, che si potrebbe ottenere un totale esatto. Una valutazione molto approssimativa è possibile di averla, paragonando l'opera da compiersi con quella necessaria per l'esecuzione dei più difficili tronchi di ferrovia.

Questi dati ci conducono alla conclusione che l'ammontare della spesa per questa porzione dell'opera, inclusi i due moli, e compresi gli stipendi di ingegneri europei per 5 anni di impiego, salirebbe a circa 125 milioni di lire italiane.

Vantaggi economici del nuovo canale; tempo necessario per la traversata, ecc., ecc.

Come abbiamo già veduto, la traversata del canale di Palestina procurerebbe un'economia di tempo, comparata colla traversata del canale di Suez, di circa 40 ore; la spesa dell'opera non salirebbe pure che alla metà del costo di quel canale, e la manutenzione del primo non ascenderebbe

che ad una frazione in confronto del secondo. In questo, tali spese salgono a circa 5 lire per tonnellata, mentre nel primo esse salirebbero solo ad una lira e 25 per la stessa misura, compresi 20 centesimi di pedaggio da pagarsi al Governo ottomano, il che assicurerebbe a questo una rendita annua maggiore di un milione e mezzo di lire, oltre agli immensi vantaggi che gli proverrebbero dalle aumentate rendite, effetto del commercio aperto in quelle remote e fertili regioni.

Tutto calcolato, il canale di Palestina è al caso di permettere il passaggio a metà prezzo di quello di Suez, rimanendo tuttavia un largo margine di profitti. Le somme necessarie per la semplice manutenzione del canale di Suez lascierebbero un beneficio agli azionisti del canale di Palestina.

E poi i viaggiatori per l'Oriente non sceglierebbero più la via di Suez. La facilità che si presenterebbe loro di visitare la Terra Santa, avrebbe una potente attrattiva per la maggior parte di essi, che in altro modo alla loro mente mai sarebbesi presentata l'idea di poter visitare queste regioni.

Un viaggio diretto per Gerusalemme da Genova, Brindisi, Londra, Marsiglia o Trieste in un dei galleggianti palazzi della nostra Società generale di navigazione, o dei magnifici piroscafi delle P. ed O., o delle Messaggerie, o del Lloyd A.-U. eserciterebbe una sì potente attrazione su molti viaggiatori, specialmente se signore od uomini di età, cui il pensiero di sbarcare a Giaffa, e delle sofferenze di un penoso viaggio tra quella e questa città, è un insormontabile ostacolo.

Prender terra su buona banchina a Gerico, per quindi giungere, adagiati entro una comoda carrozza, in una sola ora a Gerusalemme, più elevata di 2,400 piedi della prima città, e trovare quivi un ottimo albergo presso il tempio di Salomone, o la torre da dove Davidde osservava Betsabea, od altro dei più interessanti monumenti della storia sacra, avrebbe una tale tentazione che pochi saprebbero resistervi.

Per esattezza di calcolo sarà anche giusto di tener conto, che una nave può arrivare più presto alla latitudine di Suez (circa 30 gradi T) per la via del canale di Palestina che per quella del canale di Suez. — A 30 gradi di latitudine le navi, o giunte per via Suez o per via Palestina, sono quasi alla pari; il rimanente del viaggio è lo stesso per ambedue, ma havvi tuttavia un piccolo viaggio verso il sud per quelle venute via Giordano.

Un piroscafo, facente rotta diretta da Napoli o da Brindisi alla baja del Carmelo, avrebbe in media 100 miglia di più da percorrere di quello che si recasse da uno dei detti punti di partenza a Porto Said.

Segue qui sotto un quadro analitico del viaggio via Palestina:

	Miglia	Per ora	Tempo
Maggior distanza da Malta o Brindisi alla baja del Carmelo che a Porto Said circa	100	15	6.40
Da Caifa, nella baja di Carmelo, a traverso il canale settentrionale lungo miglia 26	26	14	1.35
Dall'estremità meridionale del detto primo canale attraverso il fiume Gialud ed il gran canale centrale del Giordano, Mar Morto sino a 30° di lat. T.	170	15	11.20
Totale miglia . . .	296	»	19.35

Paragonato con 60 ore, tempo medio necessario per traversare il canale di Suez, poco meno di due giorni di profitto pel canale di Palestina, senza contare gli altri vantaggi accennati.

Il viaggio sarebbe quindi eseguito in meno di un terzo del tempo necessario via Suez, e come dimostreremo in seguito, colla metà della spesa.

Il canale di Palestina darebbe inoltre accesso a nuove terre e provincie da annoverarsi tra le più fertili del mondo, come sono le transgiordaniche.

Esso, oltre alla sua navigabilità per i piroscafi, aprirebbe un nuovo campo alla navigazione a vela, poichè l'importazione e l'esportazione di queste provincie potrebbe effettuarsi per mezzo di velieri di tutte le nazioni, e sopratutto di quelle bagnate dall'Adriatico e dal Mediterraneo; quindi in special modo dell'Italia. — Questi velieri, una volta varcato il canale settentrionale per via di rimorchio od altro mezzo, potrebbero spaziare nel gran mare interno e caricarsi di lane, pelli, cotoni o cereali delle nuove provincie. Essi sarebbero al caso di penetrare anche nel Mar Rosso, allorchè il secondo canale od il meridionale fosse condotto a compimento e formasse parte del golfo di Acaba, ricostituendo così il commercio coll'Oriente, come lo era prima della scoperta del Capo di Buona Speranza, ossia 400 anni or sono.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sulla fine della settimana scorsa, un comunicato dell'*Agenzia Stefani* annunziò che l'on. Valsecchi, direttore generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, fu dispensato dal servizio, dietro sua domanda, motivata da gravi ragioni di salute, e che venne contemporaneamente nominato membro effettivo del Collegio arbitrale. Si annunciò altresì che egli sarà proposto a S. M. come senatore del Regno.

Facciamo voti perchè la salute dell'egregio commendatore Valsecchi abbia presto a completamente ristabilirsi, e frattanto siamo lieti dell'onorifico modo col quale il Governo intende rimeritare i servigi resi da un sì distinto e laborioso funzionario.

Quanto alla nomina del comm. Berutti ad Ispettore generale delle ferrovie del Regno, non ci consta che egli l'abbia accettata. Esso ha bensì collaborato attivamente ed efficacemente nella compilazione del Regolamento per l'Ispettorato, il quale Regolamento trovasi tuttora sottoposto alla sanzione del Consiglio di Stato.

><

Nei giorni 15 e 16 corr., la Commissione tecnica, nominata dall'on. Ministro dei lavori pubblici, composta del comm. Bettochi, ispettore capo, del cav. Ponti, ingegnere capo del Genio civile di Venezia, e del cav. Capellari, ingegnere capo del Genio civile di Udine, con l'intervento del cav. ing. Saccardo, autore del progetto, si portò sopralluogo per esaminare e riferire sul tracciato a destra o sinistra del Lemene, della ferrovia Portogruaro-Casarsa. Riferiremo a suo tempo le proposte della detta Commissione.

><

In questi ultimi giorni presso la Direzione generale della Società per l'esercizio della rete Adriatica sono cominciate alcune conferenze tra i rappresentanti delle ferrovie Austriache dello Stato e della Südbahn e gli alti funzionari dell' Adriatica, per studiare i preliminari onde ripristinare tra le ferrovie italiane e le austriache il servizio cumulativo, che da molti anni era interrotto, e per risolvere alcune delle moltissime questioni che erano ancora pendenti tra quelle Amministrazioni.

In queste preliminari trattative, tanto i rappresentanti delle Amministrazioni estere, che quelli della italiana, hanno mostrato scambievolmente di essere disposti ad intendersi sul terreno della tutela dei singoli interessi, che devono sempre essere conciliabili con quelli generali. Argomento di accurata discussione, così da una parte come dall'altra, fu la ripartizione del traffico per i diversi valichi alpini in corrispondenza colle ferrovie austriache, ripartizione che servirà di base per il ripristino del servizio cumulativo e per la compilazione delle tariffe dirette.

><

A datare da ieri venne abolita la visita sanitaria alle Stazioni di Bardonecchia e Ventimiglia ai viaggiatori provenienti dalla Francia, rimanendo però fermo il divieto d' introduzione in Italia di stracci, filaccie, effetti vecchi o lettereccі, non disinfettati e destinati al commercio.

Per tale provvedimento d'ora innanzi non si avranno più a lamentare i lunghi e frequenti ritardi ferroviari, che per il passato sollevarono tante lagnanze nel pubblico, e che trovavano la loro causa nelle predette misure sanitarie, gravose e ridicole, adottate al confine.

><

Abbiamo da Roma che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo per la costruzione di un secondo gruppo di opere delle nuove officine di riparazione a Torino Porta Susa.

Ha inoltre avvisato che le opere stesse possano dividersi in due appalti relativi, il primo ai lavori metallici ed il secondo a quelli murari, di legname ecc., osservandosi negli appalti stessi le norme stabilite dai capitolati annessi ai contratti di esercizio per la rete Mediterranea.

La spesa pel primo di detti appalti ammonterebbe a L. 440,000 e quella pel secondo a L. 560,000 e così in complesso la spesa salirebbe a L. 1,000,000, suddivisa come segue:

1. Edifizio per la montatura delle locomotive	L.	892,000.—
2. Tettoie per riparazioni veicoli ,	»	49,000.—
3. Fossa per carrello trasbordatore	»	23.000.—
4. Fognone	»	15,000.—
5. Latrine	»	11,000.—
6. Servizi d'acqua, illuminazione, ventilazione e riscaldamento	»	10,000.—
Totale come sopra	L.	1,000,000.—

><

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali, per la considerazione che al momento attuale in cui ferve il lavoro per il passaggio delle linee dalle cessate alle nuove Società esercenti essa ha assoluto bisogno dell' opera di tutti i funzionari dipendenti, ha fatto proposta al Ministero dei lavori pubblici di rimandare a tempo più opportuno la conferenza proposta per lo studio delle questioni relative alla statistica ferroviaria.

><

Informazioni che ci giungono da Belluno ci danno come assicurato il compimento dei lavori di costruzione del tronco Belluno-Bribano, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, entro il primo trimestre del prossimo anno.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Ivrea ha sottoposto all' approvazione ministeriale il progetto di appalto delle pensiline occorrenti per le stazioni e fermate intermedie di tutta la linea da Ivrea ad Aosta e delle tettoie per la stazione di Aosta.

Il totale importo delle provviste considerate in progetto ammonta a L. 160,043.10, oltre a L. 15,956.90 per imprevisti a disposizione dell' Amministrazione governativa. Le provviste stesse consistono: in n. 12 pensiline, delle quali 6 esterne e 6 interne; ed in n. 2 tettoie una interna ed una esterna per la stazione di Aosta. Le pensiline devono servire: per una fermata, per tre stazioni di 5.a classe e per due stazioni di 4.a classe.

><

Sappiamo che l' Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo si è pronunziata contraria all' impianto di un terzo binario fra la stazione di Torino P. N. e Troffarello, col quale, ad onta della spesa considerevole che richiederebbe, non si otterrebbero adeguati miglioramenti nell' interesse dello esercizio. La predetta Amministrazione opinerebbe invece che sarebbe assai più opportuno di adottare su quel tronco di ferrovia un *block-system* che permetesse di far seguire i treni a brevissimi intervalli. Attualmente lungo il tronco in discorso il numero dei treni è di 57 per viaggiatori e merci nel senso dell'andata e di altrettanti nel senso del ritorno, non tenuto conto di 23 treni facoltativi in entrambi i sensi.

><

Il Consiglio di Stato ha opinato che possa essere approvata una convenzione stipulata dall' Amministrazione governativa col Municipio di Sondrio per la somministrazione dell' acqua occorrente pel rifornitore di quella stazione ferroviaria. Con la convenzione stessa il detto Municipio si obbligherebbe di fornire m. c. 86 d' acqua al giorno per tutta la durata della concessione, e verso il corrispettivo di L. 25,000.

><

Il Consiglio provinciale di Bergamo ha deliberato di optare, a senso e per gli effetti dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885, per quanto riguarda la riduzione al quarto del contributo della spesa provinciale per la ferrovia da Lecco a Colico, rinunciando alla partecipazione del prodotto netto della linea, di cui è parola all' art. 14 della legge 29 luglio 1879.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore ha ritenuto che meriti di essere accolta una istanza del Comune di Sorgà per l' impianto di una fermata nelle vicinanze di Bonferraro, lungo la ferrovia da Mantova a Legnago,

e ciò avuto riguardo alla importanza dei tre abitati di Sorgà, Bonferraro e Villimpinta a favore dei quali dovrebbe stabilirsi. In conseguenza il predetto Consiglio ha approvato il progetto per la esecuzione della fermata medesima, pei cui lavori occorre la spesa di L. 49,150.

><

Abbiamo da Messina che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia Messina-Patti-Cerda ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima fatto studiare, in seguito alle istanze presentate dal comune di Barcellona Pozzo di Gotto, per ottenere l' avvicinamento della stazione ferroviaria a quell' abitato.

><

Ci consta che l' Ispettorato dell' esercizio per le Strade ferrate del Mediterraneo ha dato parere favorevole sul progetto di ampliamento dello scalo merci alla stazione di Napoli, presentato dalla Direzione generale per le Strade ferrate del Mediterraneo.

L' ammontare totale della spesa preventivata per l' esecuzione degli occorrenti lavori ammonta a lire 78,260.

><

Sappiamo che la Società delle ferrovie del Mediterraneo, allo scopo di mantenere alla ferrovia tutti i trasporti di sale minerale che la Ditta G. Biancotti deve eseguire dalla salina di Lungro ai vari magazzeni di deposito delle privative della Calabria, nonchè quelli di sale marino da farsi dall' emporio di Salerno al magazzino di deposito di Potenza, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad accordare alla Ditta predetta un ribasso di tariffa per le spedizioni da Spezzano-Castrovillari a Catanzaro, a Reggio di Calabria ed a Rende San Fili.

><

Ci scrivono da Verona che il Comitato ferroviario costituitosi in quella Città per la ferrovia diretta Bologna-Verona ha fatto istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, acciò la sospensione degli studi per la disposizione della stazione di Sanguinetto sia alcun tempo ancora prorogata, nutrendo sempre fiducia quel Comitato che possa essere preferito per la ferrovia in discorso, il tracciato da esso propugnato, perchè soddisfa ad una maggior somma di interessi della provincia di Verona senza offendere per nulla quelli della provincia di Bologna, nè per la percorrenza nè per la spesa.

><

Sappiamo che sono state rimesse al Ministero dei lavori pubblici le condizioni, alla esecuzione delle quali la Impresa E. Bianchi, costruttrice del tronco della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compreso fra Messina e Saponara, subordinerebbe l' impegno da parte sua di accelerare i lavori di compimento del tronco medesimo di ferrovia.

><

La Direzione generale delle ferrovie Adriatiche ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici un progetto di orario da attivarsi sulla linea Piacenza-Milano, col quale viene migliorato il servizio e si offrono al pubblico maggiori comodità in ispecie pei brevi percorsi.

><

La stessa Direzione ha anche presentato al Ministero predetto il progetto di orario per la linea Pistoia-Pisa-Livorno da sostituire a quello stato in precedenza approvato.

><

Ci consta che l' Amministrazione delle strade ferrate dell'Adriatico attiverà quanto prima la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno fra Iseo e Cremona.

><

L'Amministrazione stessa ha dato le disposizioni opportune perchè il treno diretto n. 17, della linea Milano-Venezia, faccia servizio anche alla stazione di Rovato. Con questo provvedimento sarà possibile il ritorno in residenza ai viaggiatori partiti nella stessa giornata per recarsi nel mattino a Torino od a Genova.

><

La detta Amministrazione ha pure provveduto per l'ammissione della stazione di Delebio, lungo la ferrovia da Colico a Sondrio, al servizio delle merci a grande velocità.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha disposto, perchè quanto prima sia secondata la istanza presentata dal Municipio di Frosinone per ottenere che quella stazione ferroviaria venga abilitata alla vendita di biglietti d'andata e ritorno per Napoli.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico, accogliendo le istanze presentate dal Municipio di Città Ducale, ha disposto che alla prima occasione propizia, e cioè quando altre stazioni verranno abilitate a corrispondere con biglietti di andata e ritorno, anche la stazione ferroviaria di Città Ducale venga ammessa in via di esperimento alla vendita di biglietti di andata e ritorno per Rieti e per Terni.

><

La predetta Società ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione, precipuamente agli effetti della legge sulle espropriazioni, il progetto di massima per l' impianto di una nuova stazione principale da costruirsi a Firenze.

Il progetto fu studiato dall' Amministrazione delle strade ferrate Romane per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici fino dal 1882. Il progetto stesso non può evidentemente soddisfare alle condizioni di esercizio create dai nuovi contratti, approvati con la legge del 27 aprile 1885, ed occorreranno perciò indubbiamente nuovi studi che non potranno esaurirsi se non dopo un periodo di prova della nuova azienda ferroviaria creata col 1.o luglio p. p. Tuttavia la Società delle ferrovie dell' Adriatico ha stimato che fosse conveniente sottoporre il progetto fin d' ora alla approvazione ministeriale, onde concretare per tal modo la località nella quale dovrà stabilirsi la nuova stazione.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di Ponte sul Secchia e tipo normale dei fabbricati passeggeri nelle stazioni e fermate della ferrovia Suzzara-Ferrara;

Id. di lavori supplettivi pel compimento del tronco in costruzione da Forino a Piano del Salto (Avellino);

Id. d'appalto per la fornitura e posa in opera degli scambi per tre tronchi da Belluno a Feltre nella ferrovia Feltre-Treviso;

Id. per la costruzione in muratura dei tombini n. 3 e n. 4, lungo il 1.o tronco della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma;

Id. per aggiunta di binari di servizio sul piazzale merci della stazione di Bressana Bottarone sulla linea Voghera-Pavia (ferrovie Mediterraneo);

Id. per la costruzione nuove officine presso la stazione ferroviaria di Torino Porta Susa (ferrovie Mediterraneo);

Id. per la costruzione e prolungamento di Moli allo scalo lacuale della stazione di Palazzolo-Paratico;

Id definitivo del terzo tronco da Castano a Busto Arsizio ed attraversamento della ferrovia Nord Milano alla stazione di Saronno, quarto tronco sulla linea Novara-Seregno;

Id. di trasformazione dei magazzini generali per ridurli a magazzini merci e ad uffici per la stazione centrale marittima di Genova;

Id. di allargamento del ponte sul fiume Marecchia, lungo il tronco Rubicone-Rimini nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Id. per l'ampliamento e sistemazione delle stazioni di Trinitapoli, Ofantino, Trani, Bisceglie, Molfetta, Monopoli e Polignano nella linea Bologna-Otranto;

Id. per riparazioni alla galleria di Tercy, lungo il tronco Chambave-Aosta, nella ferrovia Ivrea-Aosta;

Id. Id. per la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori alla stazione di Termoli lungo la linea Bologna-Otranto (ferrovie Meridionali);

Id. di massima di una ferrovia da Cuneo per Peveragno a Chiusa-Pesio;

Id. di ferrovia da Ferrara a Modena per Cento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — Col mezzogiorno del 7 novembre p. v. scadono i fatali per rasseguare, presso il Ministero dei lavori pubblici, offerte in diminuzione, non inferiori al ventesimo, della presunta somma di 1° deliberamento dei seguenti due appalti:

a) Appalto della fornitura e posizione in opera dei meccanismi fissi occorrenti nelle stazioni comprese fra Roma e Tivoli e fra Mandela e Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona, provv. deliberato per la presunta somma di L. 213,776.25, dietro l'ottenuto ribasso di L. 18.25 per cento su quella di stima;

b) Appalto della fornitura di n. 129 scambi semplici con cuore capovolgibile in acciaio fuso e tang 0.10, occorrenti per l'armamento dei tratti Roma-Tivoli e Mandela-Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona, divisa in 11 lotti da consegnarsi in località diverse come è indicato negli articoli 1 e 15 del capitolato speciale, provv. deliberato per la presunta somma di L. 238,706.03, dietro l'ottenuto ribasso di L. 34.05 per cento su quella di stima.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Nel n. 41 del *Monitore* abbiamo dato gli avvisi di incanti a seguire il 2 novembre p. v. per gli appalti della costruzione dei due tronchi Argenta-Bastia e Bastia-Alfonsine della ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini. Ecco ora qualche più specificato dettaglio al proposito:

Tronco Argenta-Bastia. — La somma di appalto in lire 1,156,000 va ripartita nelle seguenti categorie di lavori: Movimenti di materie L. 217,911.30 — Opere d'arte minori L. 95,765.97 — Opere d'arte speciali L. 387,856.05 — Fabbricati L. 18,288.68 — Travate metalliche L. 279,732.80 — Lavori diversi L. 131,389.06 — Compensi a corpo lire 25,056 14.

I pagamenti in acconto verranno fatti mensilmente in ragione dell'avanzamento dei lavori per rate non minori di L. 30,000 da depurarsi del ribasso d'asta, della ritenuta di garanzia e di quella per soccorso agli operai.

Per detti pagamenti si comprenderanno anche i materiali condotti a piè d'opera per la metà del loro valore, senza però che si possa da un tal fatto derivare alcuna presunzione di definitiva accettazione dei materiali stessi da parte dell'Amministrazione.

La strada che è sempre in rilevato dovrà risultare della costante larghezza di m. 5 da ciglio a ciglio, e le scarpe colla pendenza dell'uno e mezzo per uno.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua intersecati dalla ferrovia sono previsti sull'asse stradale i manufatti seguenti: N. 1 ponte sul canale di Filo di m. 5; n. 2 ponticelli della luce di m. 1 50; n. 7 acquedotti della luce di m. 0.80; n. 1 acquedotto della luce di m. 0.60.

Sono inoltre progettati, fuori della sede stradale, n. 7 acquedotti di m. 0. 50, e n. 2 di m. 0.80.

Per la continuità delle strade attraversate colla ferrovia sono proposti n. 9 passaggi a livello e n. 2 sottopassaggi in muratura.

Nel tronco di ferrovia da appaltarsi non si comprendono altri fabbricati tranne tre caselli da guardiano e due garette.

Nell'andamento altimetrico il tronco è suddiviso in metri 2786 di livellette in salita, in m. 1120.40 di livellette in discesa, ed in m. 1193.60 di tratti orizzontali. In discesa le pendenze si mantengono nei limiti di 0 a 5 per mille ed in ascesa in quelli da 0 a 10.

In planimetria si hanno m. 3805.83 in rettilineo e metri 829.04 in curva. Il raggio massimo delle curve è di metri 1500, quello minimo di m. 1000.

L'altezza massima dei rilevati raggiunge i m. 1200.

Tronco Bastia-Alfonsine. — La somma di appalto in lire 1,700,000 va ripartita nelle seguenti categorie di lavoro: Movimenti di materie L. 448,649.52 — Opere murarie lire 549,845.85 — Lavori in legname L. 133,333.58 — Lavori in metallo L. 29,811.17 — Lavori d'armamento L. 336,033.12 — Lavori diversi L 123,377.83 — Compensi a corpo e imprevisti L. 189,918.93.

I pagamenti in acconto verranno fatti mensilmente in ragione dell'avanzamento dei lavori, per rate non minori di L. 30,000 da depurarsi del ribasso d'asta, della ritenuta di garanzia e di quella per soccorso agli operai.

Per detti pagamenti si comprenderanno anche i materiali condotti a piè d'opera per la metà del loro valore, senza però che si possa da un tale fatto derivare alcuna presunzione di definitiva accettazione dei materiali stessi da parte dell'Amministrazione.

La planimetria del tronco è formata da m. 13,793.23 di allineamenti ed in m. 1875.27 di tratti in curva. Il raggio massimo delle curve è di m. 2000; quello minimo di metri 600. La lunghezza della parte in rilevato è di m. 15,563.50; quella della parte in trincea è di m. 105. L'altezza massima dei rilevati è di m. 9.70 e la maggiore profondità delle trincee di m. 1 77. La larghezza normale della strada è di m. 5.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua che s'incontrano colla ferrovia sono previste n. 73 opere d'arte, delle quali n. 70 sono acquedotti, ponti e ponticelli di luce inferiore a m. 10, e n. 3 sono opere speciali. Queste consistono: in un ponte obliquo a travate metalliche della luce di m. 15; in altro ponte obliquo a travate metalliche in 4 campate della luce totale di m. 104.27; in un terzo ponte obliquo, pure in ferro, in una luce di m. 18.

I manufatti minori sono:

N. 48 tombini di luce non maggiore di m. 1; n. 13 acquedotti ponticelli e sottovia di luce da m. 1.01 a m. 3; n. 3 ponticelli e cavalcavia di luce da m. 3.01 a m. 5; n. 6 ponti e cavalcavia di apertura fra m. 5.01 a m. 10.

Per mantenere libere le comunicazioni attraverso la ferrovia sono da costruire n. 25 passaggi a livello, alcune deviazioni di strade e diverse strade parallele.

Nel tronco che si appalta sono pure da costruire: 9 case cantoniere; 11 garette grandi; 1 garetta per sviatori; 2 fabbricati per viaggiatori; 2 fabbricati per cessi; 1 magazzino merci; 1 piano caricatore coperto; 2 piani caricatori

scoperti; 1 rimessa macchine; 1 deposito e piano caricatore pel carbone; 1 rifornitore; — m. l. 760 di marciapiedi; e m. l. 2150 di cancellate di chiusura.

Ferrovia Lecco-Oggiono. — Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il nuovo contratto coll'Impresa Arcellazzi e Crespi, costruttrice del tronco ferroviario da Lecco ad Oggiono, mediante il quale l' Impresa stessa si impegna di abbreviare il termine di compimento dei lavori, che invece di mesi 46 verrà ridotto a soli mesi 24.

Ferrovie sarde. — Il Ministro dei lavori pubblici, coll'intendimento di affrettare la costruzione delle linee secondarie della Sardegna, ha nominato una Commissione, composta dei tre distinti ispettori del Genio civile Passerini, Vitali e Borgnini, coll' incarico di esaminare le domande, che furono presentate per ottenere la concessione di quelle ferrovie, e di dare il suo parere nel più breve tempo possibile.

La stessa Commissione ha l' incarico di concretare i capitolati e le condizioni, sotto le quali verrà accordata la concessione, per cui il provvedimento dell'on. Ministro dei lavori pubblici avrà l'efficacia di semplificare e sollecitare la concessione.

Ferrovia Porto Santa Venere-Avellino. — La Società delle Ferrovie Meridionali ha presentato al Governo il progetto di massima di questa ferrovia, che partendo da Rocchetta-Melfi fino alla stazione di S. Angelo dei Lombardi, cioè per quasi 60 chilometri, si svilupperebbe lungo la valle dell' Ofanto rimontandone il corso fin quasi alle origini, dirigendosi poscia verso il displuvio dell' Appennino, che attraversa con breve sotterraneo sotto Nusco, per seguire il corso del fiume Calore fino alla stazione di Taurasi.

Lasciato il Calore la linea rimonterebbe per breve tratto il Vallone dei Vermi ed attraverso la galleria di Montaperto, lunga m. 3360, passerebbe dal versante del Calore a quello del fiume Sabbato, per raggiungere la stazione di Prata-Pratola innestandosi ivi con la linea Avellino-Benevento.

Il tracciato dalla stazione di Rocchetta-Melfi a quella di Avellino misurerebbe m. 115,470, dei quali 8,028 comuni con la linea Benevento-Avellino (tronco Prata-Avellino).

Pendenza massima della linea 25.40 per mille allo scoperto e 18.50 in galleria.

Raggio minimo delle curve m. 250.

Tra le numerose opere d'arte da costruirsi lungo tutta la linea sono notevoli:

a) 22 ponti sull'Ofanto, di luce da m. 36 a m. 90;

b) 17 ponti sul Calore di luce da m. 12 a m. 50;

c) 5 ponti in muratura a più luci e 6 ponti in ferro di luce variabile da m. 10 a m. 20 sopra confluenti dell'Ofanto e del Calore;

d) 16 viadotti con luci variabili da m. 6 a m. 15 e della lunghezza complessiva di circa m. 1700, oltre 52 passaggi a livello.

Le stazioni sono in numero di 17.

Le gallerie sarebbero 16 della complessiva lunghezza di m. 10,285; la maggiore, quella di Monteaperto, misurerebbe m. 3360.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato in massima il progetto di appalto del tronco da San Mauro a Celle di questa ferrovia.

La spesa totale preventivata ammonta a 6,714,653 12 lire.

In planimetria il minimo raggio delle curve è di m. 300, ed il minor rettilineo interposto a due curve di flesso contrario è di m. 30. In altimetria le livellette orizzontali hanno lo sviluppo di m. 1,972.46 e quelle in pendenza, la lunghezza totale di m. 6,877 54. La pendenza massima è limitata al 13 per mille.

Le opere principali da eseguire lungo il tronco sono:

1. Ponte obliquo a travata metallica di m. 51 di luce sul fiume Lambro:

2. Viadotto obliquo sul Morosano in 3 archi di m. 7;

3. Ponte-viadotto obliquo sul fiume Serrapotamo a travata metallica di 6 campate, 4 di m. 53 e 2 di m. 42.40 cadauna, fiancheggiata tale travata da due viadotti ad archi in muratura, il primo, a destra, in 12 archi di m. 7, ed il secondo, a sinistra, di 8 archi pure di m. 7;

4. Ponte sul Mingardo, in tutto simile a quello indicato al precedente n. 3;

5. Viadotto sul Critazzo primo, in 5 archi di m. 7;

6. Viadotto sul Critazzo secondo, in 5 arcate, delle quali una di m. 15 e 4 di m. 7;

7. Viadotto sul Vallone dei Preti in 18 archi di m. 7.

Le opere secondarie sono in numero di 15 di luce varia fra m. 1 e m. 10

Fra i lavori da eseguire havvi anche una importante galleria della lunghezza di m 2754.

Lungo il tronco devono poi impiantarsi una stazione a Celle ed una fermata a Centola.

Ferrovia Parma-Spezia. — Lungo la ferrovia Parma-Spezia essendosi sbandati più di 2000 operai in seguito al cholera, furono sospesi i lavori sui tronchi Fornovo-Solignano-Ghiaie-Borgallo e non si sa ancora quando verranno ripresi. Il traforo già iniziato per l'imbocco nord della grande galleria del Borgallo fu abbandonato definitivamente. Si dice che dalla parte di Pontremoli all'imbocco sud, si continua il traforo nella stessa direzione che si era presa prima di abbandonare l'imbocco nord.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Scrivono da Garessio alla *Gazzetta del Popolo*:

Sappiamo da certa fonte che il Ministro dei lavori pubblici ha firmato il decreto, che stabilisce la stazione in Garessio per la ferrovia Ceva-Ormea in piena conformità della proposta del sindaco cav. avv. Polti e delle istanze dell'Amministrazione comunale di Garessio, vale a dire a destra del Tanaro e nelle adiacenze del Cimitero.

La popolazione ha accolto con soddisfazione l' annunzio della decisione ministeriale, stata contrastata da molti intrighi.

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. — Anche la provincia di Ancona per la ferrovia Sant' Arcangelo-Fabriano ha dichiarato di accettare le condizioni fatte dall'art 18 della legge 27 aprile 1885, relative alla riduzione al quarto del contributo obbligatorio delle provincie nella spesa di costruzione delle ferrovie complementari.

A proposito di questa ferrovia sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Pesaro ha fatto nuove vivissime istanze al Ministero dei lavori pubblici perchè si dia mano ad un'opera di così vitale interesse per quelle provincie e per lo Stato.

Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. — Di questa ferrovia abbiamo già fornito ai lettori ampii ragguagli circa il progetto di massima approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Siamo lieti ora di apprendere che la Commissione provinciale di Torino per le opere pubbliche, si è pronunciata favorevolmente sulla domanda di sussidio di lire 10 mila al chilometro, presentata dalla Società anonima per la Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. La prelodata Commissione però, rassegnando al Consiglio provinciale il menzionato suo avviso favorevole, dichiara che è desiderabile si osservino, come già ebbe a dire la Deputazione provinciale, le condizioni precisate nei pareri dell'Ufficio tecnico 14 maggio e 2 dicembre 1884, e quelle altre eventuali pure ivi enunciate, fra le quali quelle per la concessione del passaggio sul ponte dell' Orco, per le traversate a livello della strada provinciale, nonchè quella per evitare qualsifsi pregiudizio o servitù alla strada nel tratto ove è fiancheggiata dalla ferrovia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di settembre fu il seguente:

Passeggieri trasportati 104.300 (settembre 1884: 96,062), introito fr 495,000 (fr. 294,881.16); merce trasportata tonn.

45,000 (tonn. 40.614); introito fr. 515,000 (fr. 481,070.48). Introito complessivo fr. 1,010,000 (fr. 775,951.64), ossia fr. 3,796.99 (fr. 2,917.11) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di settembre di fr. 390.000 (1884: settembre fr. 372,352.30), ossia fr. 1,466.16 (fr. 1,399.82) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 620,000 (fr. 403,599.34).

Ferrovie francesi. — Leggesi nel *Commercio* di Genova:

Si ha da Parigi che il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia *Paris-Lyon-Mediterranèe* ad applicare il nuovo servizio onde lottare contro la concorrenza del Gottardo, per compensare gli svantaggi che il Moncenisio presenta dal punto di vista chilometrico. La Compagnia organizza un servizio speciale anglo-franco-italiano superiore in rapidità a quello del Gottardo anche per Milano.

Ferrovie austriache. — Un telegramma da Vienna alla *Perseveranza* reca, che la Società delle ferrovie austriache dello Stato ha deliberato di emettere nuove azioni pel valore di 40 milioni. La sottoscrizione pei nuovi titoli verrà aperta quanto prima, essendone prenotate parecchie.

Ferrovie russe. — Si è recentemente pubblicata in Russia una legge relativa ai fallimenti delle Compagnie ferroviarie.

Questa legge, nel caso di fallimento di una Compagnia ferroviaria russa, accorda al Governo i seguenti diritti:

1. Di provvisoriamente continuare nell' esercizio delle linee, per conto ed a rischio e pericolo della massa dei creditori, e di rimborsare coi prodotti ricavati i creditori medesimi, dopo di avere naturalmente provvisto a tutte le spese ed a tutti i pagamenti di interessi e di ammortamenti garantiti sull'attivo della Compagnia;

2. Di acquistare le linee delle Compagnie che furono dichiarate in stato di sospensione dei pagamenti, non avuto riguardo ai termini fissati dall'atto di concessione;

3. Di mettere all'asta le linee stesse.

Il Comitato per le ferrovie può scegliere fra queste differenti facoltà che gli sono riservate, ma la sua decisione deve esser sanzionata dall'Imperatore. Il temporaneo esercizio per conto della Compagnia caduta in fallimento, potrà durare fino alla liquidazione, la quale però dovrà compiersi al più nel termine di cinque anni.

Ferrovia del Niederwald. — L' 11 corr. è stata aperta al pubblico servizio la nuova ferrovia a ruota dentata che conduce al maestoso monumento della « Germania » presso Assmanshauden nel Niederwald.

Questa ferrovia è stata incominciata il 25 giugno dell'anno corrente e fu perciò compiuta in tre mesi e mezzo.

Notizie Diverse

Statistica ferroviaria. — Per dare un maggiore e più regolare sviluppo alla statistica ferroviaria, sono convocati presso il Ministero dei lavori pubblici, per il 25 corrente, i delegati delle Società ferroviarie italiane, i quali, assieme ai delegati governativi, studieranno e stabiliranno le norme direttive con le quali verranno coordinate le pubblicazioni statistiche sulle strade ferrate del Regno.

Esperimento di trazione obliqua. — Come è stato diffusamente descritto in antecedenti numeri del *Monitore*, i 32 binari del grande *ventaglio* di ripartizione della Stazione di smistamento a Milano raccolgono i carri in ordine di gruppi, i quali vengono poscia raccolti nel senso progressivo delle situazioni geografiche delle destinazioni.

L'ordinamento dei gruppi, fatto colla locomotiva in modo ordinario, richiede circa 20 minuti per la manovra di un dieci carri, posto che si disponga d' un personale attivissimo e si faccia il servizio senza alcuna interruzione.

Si è pensato di portare anche nella raccolta dei gruppi quel progresso che spicca in maniera così efficace in buona parte delle manovre a gravità, e le innovazioni, che stiamo per descrivere, progettate opportunamente a questo utilissimo scopo, si devono al sig. colonnello Biancardi, che chiese ed ottenne di esperimentare il suo progetto.

Questo stabilisce di servirsi di funi metalliche, provviste di *attacchi* tali da potersi applicare ai *ganci d' accoppiamento* dei veicoli, e coi quali, una locomotiva, posta sopra uno dei varii binari paralleli, può rimorchiare in senso trasversale, obliquo alle rotaie, più carri che si trovino sugli altri binari, e ciò simultaneamente.

È chiaro che, se si segnano col gesso i carri d'un treno, già situati alla rinfusa al loro arrivo sul binario di servizio, in modo che i numeri progressivi corrispondano alle varie destinazioni, e se una guardia-scambi fa passare i veicoli sui binari paralleli rispettivi ai numeri segnati, mentre la locomotiva tira continuamente le funi con cui sono unicamente attaccati l' un coll' altro i carri, alla fine del passaggio, togliendo le funi metalliche ed avvicinando sopra ciascun binario parallelo i carri rimorchiativi obbliquamente, questi, una volta *agganciati* coi mezzi ordinari, si trovano pronti alla partenza, e già disposti nel senso progressivo delle stazioni destinatarie della linea che dovranno percorrere.

In questa maniera si riduce al decimo il tempo richiesto per la manovra a vecchio sistema.

Il primo esperimento è stato fatto sul parco vagoni, in presenza degli ingegneri cav. Bianco, Brandani ed Accomazzi, impiegando 20 carri, parte carichi e parte vuoti, che vennero mandati a gruppi di 2 e di 3 per ciascun binario, e poscia riuniti in ordine sopra un sol binario in circa 4 minuti.

La bontà del sistema si rivela da sè. Ma così come è disposto attualmente richiede ancora dello studio affinchè le corde non arrechino guasti all' armamento ed affinchè i carri vuoti abbiano quella stabilità necessaria per non rovesciarsi sotto il rimorchio.

Del resto va lodata l' idea del colonnello Biancardi, sebbene non del tutto nuova, e l' attiva Amministrazione ferroviaria che l' ha raccolta ed effettuata.

Auguriamo che le future esperienze con mezzi migliorati finiscano per far introdurre tal sistema, utile pure per le minori stazioni intermedie. AUGUSTO ZAMARA.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero anche nella scorsa settimana, affatto obliati, fatta eccezione delle azioni Meridionali, le quali vennero negoziate da 691 a 688; e delle Mediterranee, trattate a 545 circa. Ebbero qualche danaro a Milano le obbligazioni Meridionali a 302.50; e i Boni relativi a 544.

VERSAMENTI

Società dei Tramvia in Padova. — In base alla deliberazione del Consiglio d' amministrazione presa nella seduta del 15 settembre scorso sono invitati i signori azionisti al versamento, entro il corrente mese, del nono decimo sulle loro azioni, cioè L. 25 cadauna.

Il pagamento dovrà effettuarsi presso l' ufficio della Società nei giorni 30 e 31 corrente dalle ore 1 alle 3 pomeridiane verso presentazione dei rispettivi titoli.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Santa Maria Capua Vetere (25 ottobre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto di tutti i lavori di sistemazione e riselciamento del Corso Adriano, ammontanti a L. 109,746.12 oltre gli imprevisti, in conformità del progetto e relativo capitolato d' oneri redatti

dagli ingegneri Sagnelli Francesco e Santillo Emilio, e giusta la modifica disposta dal Consiglio col deliberato 3 maggio 1884 e dalla Giunta col deliberato 17 agosto ultimo scorso. Cauz. provv. L. 1,700. Fat. ore 11 ant. 1.o novembre.

Prefettura di Messina (26 ottobre, orè 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere di completamento della strada comunale obbligatoria da Castroreale a Bafia 1.o e 2.o tratto, pel complessivo importo a base d'asta di L. 170,000, giusta il progetto del Genio civile governativo del 15 maggio 1885. Lo appaltatore dovrà ultimare i lavori entro il termine stabilito dal capitolato e secondo l'ordine del direttore dei lavori in ragione dei fondi disponibili. Cauz. provv. L. 2,000; def. lire 7,000. Fat. mezzodì 9 novembre.

Municipio di Ronciglione (26 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori della sistemazione della strada detta di Borgo di Sotto, provv. aggiudicato per L. 9,341.04. (V. n. 40 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (26 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Lecce-Ruffano, coll'annuo estaglio di L. 12,650, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 11,500. Fat. a giorni 15.

Id. (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Palagiano-Ginosa, coll'annuo estaglio di L. 15,400, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 4,200; def. L. 14,000. Fat. a giorni 15.

Id. (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Erchie-Francavilla, coll'annuo estaglio di L. 8,250, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 7,500. Fat. a giorni 15.

Id. (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale Taranto-Martina, coll'annuo estaglio di L. 13,200, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. lire 3,000; def. L. 12,000. Fat. a giorni 15.

Id. (27 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto generale di manutenzione della strada provinciale S. Donaci-Mesagne-S. Donaci-Cellino, coll'annuo estaglio di L. 11,550, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Cauz. provv. L. 3,150; def. L. 10,500. Fat. a giorni 15.

Municipio di Bologna (29 8.bre, ore 1 pom. 1.a asta) - Appalto per la manutenzione ordinaria delle strade comunali del Forese, dei viali alberati all'esterno della città, nonchè di parte delle vie militari nel comune di Bologna e per il relativo sgombro di nevi. Importo L. 65,000. Su questa e fra però la stazione appaltante non assume alcuna responsabilità, mentre l'importo reale sarà il risultato degli stati da compilarsi sulle quantità eseguite e somministrazioni fatte ai prezzi di delibera. L'appalto ha la durata di 1 anno. Dep. per spese L. 1000; cauz. L. 6,000. Fat. ore 1 pom. 16 novembre.

Direzione delle costruzioni navali del primo Dipartimento marittimo - Spezia (29 ottobre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto della fornitura di due caldaie marine del tipo *Sentinella* e *Guardiano*, coi relativi accessori, per la somma presunta complessiva di L. 42,000. Dep. L. 4,200. Fat. mezzodì 19 novembre. Non saranno ammessi a concorrere che i rappresentanti legalmente riconosciuti di stabilimenti industriali meccanici nazionali noti come atti alla costruzione delle caldaie da fornirsi.

Genio militare — Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della Regia Marina (29 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto per la costruzione dei seguenti fabbricati nel Regio Arsenale militare marittimo di Spezia: 1 Officina per le macchine; 2. Officina per le lance; 3. Magazzino per le lance, provv. deliberato col ribasso di L. 8.75 0[0] sull'importo di L. 760,000. (V. n. 40 del *Monitore*).

Prefettura di Udine (31 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione di un tratto del tronco 8.o della strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra il termine dell'abitato di Vico e la casa Schiavolini, della lunghezza di m. 2506.28, non che per saltuarie riparazioni ai guasti, prodotti dalle pioggie dell'autunno 1882, nel tratto stradale successivo, provv. deliberato per L. 93,395.42 in seguito all'ottenuto ribasso di 2.51 per cento sul dato di stima. (V. n. 39 del *Monitore*).

Municipio di Caserta (31 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori, da eseguirsi a misura, per la costruzione del Nuovo Macello, giusta il progetto dell'ing. De Lillo in data 8 maggio 1885, approvato dall'autorità tutoria addì 31 agosto p. p., col n. 21749, ed il capitolato deliberato dalla Giunta municipale addì 18 settembre p. p. Prezzo L. 74,602, e cioè: *a*) lavori preventivati L. 74,223.54; *b*) lavori imprevisti L. 3,378.46. Restano a carico dell'Amministrazione le forniture a corredo e la espropriazione del fondo da occuparsi. L'opera dovrà compiersi nel termine di mesi 20 dal giorno della consegna. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 7,000. Fat. ore 3 pom. 16 novembre.

Municipio di Palmi (31 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la migliore sistemazione del Corso Garibaldi e Piazza Vittorio Emanuele, giusta il progetto d'arte all'uopo redatto dall'ing. sig. Cozzolino Andrea sotto la data 1.o aprile 1881 e 25 agosto 1884. Prezzo L. 97,600, escluse le impreviste. Cauz. provv. L. 8,500; def. L. 17,000. Fat. ore 12 merid. 16 novembre.

Città di Spezia (3 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione delle case operaie in Pian d'Arana e delle vie d'accesso, distinti in tre lotti, per ciascuno dei quali l'asta si aprirà sulle somme seguenti: Lotto I: per le case a corpo L. 2,146,000; per le vie a misura lire 318,996.30. — Lotto II: Per le case a corpo L. 1,221,000; per le vie a misura L. 240,044.57. — Lotto III: Per le case a corpo L. 1,221,000; per le vie a misura L. 261,623.88. — Il deposito a garanzia dell'asta è fissato in L. 123,000 pel lotto I; in L. 73,000 pel II: e L. 74,000 pel III. L'aggiudicatario depositerà altresì per le spese degli atti L. 16,500 per il lotto I, L. 10,000 pel II, e L. 10,000 pel III. Fat. mezzodì 19 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Benevento (9 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 37, da Foiano alla stazione ferroviaria di Savignano Greci, compreso fra il Ponte a 3 arcate sul vallone di Foiano della strada provinciale di 1.a serie, n. 12 e l'abitato di Montefalcone, della lunghezza di metri 10,921.79. Prezzo ridotto L. 287,627.69. (V. n. 36 e 40 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (9 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 1.a serie, n. 8, da S. Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la Comunale Campana-Bocchigliero presso Campana e la Sella di Acquaramata presso Scala Coeli, della lunghezza di m. 14,377.60. Prezzo ridotto L. 173,945.90. (V. n. 36 e 40 del *Monitore*).

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 7 ponticelli metallici per la ferrovia Arezzo-Fossato.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Strade ferrate - Società Veneta

PRODOTTI LORDI *dal 1.o al 10 ottobre 1885*

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 41	Chil. 24
Viaggiatori.	25,982.87	3,148.40	4,450.25	1,279.35	4,121.25	2,437.45
Bagagli . . .	593.33	137.50	40.80	15.25	73.70	7.10
Merci G. V.	3,609.81	272.20	494.80	148.80	650.95	»
Merci P. V.	1,6677.04	1,688.85	1,733.70	1,450.70	972.00	131.70
Totali . .	46,773.05	5,246.95	6,719.55	2,891.10	5,817.90	2,576.25

ANNUNZI

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Lesina*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia e Pavia e Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1521
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	7530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1170
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8360
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12291

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dall' 1 al 10 Ottobre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,460,694.45
Merci a Grande Velocità	»	570,000.02
Merci a Piccola Velocità	»	1,934 350.41
Telegrafo	»	16,589.35
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,981,634.23**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 10 Ottobre* 1885.

Viaggiatori	L.	14,822,020.53
Merci a Grande Velocità	»	4,352,514.00
Merci a Piccola Velocità	»	17,852,232.50
Telegrafo	»	155,163.30
Complessivamente al lordo . . .	L.	**37,181,930.33**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 28 Ottobre 1885. — Num. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

ORGANAMENTO DEI SERVIZI
DELLA RETE ADRIATICA

Il Consiglio d' amministrazione della Società per le Strade ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica ha, nella seduta dell' 8 spirante ottobre, approvato la proposta presentata dalla Direzione generale per l' ordinamento dei Servizi di quella Rete.

Ecco pertanto in succinto quale è l' organizzazione dei predetti Servizi, e che dovrà cominciare a funzionare col 10 novembre p. v. quando saranno passate alle nuove Società tutte le linee delle cessate Amministrazioni ferroviarie:

Il Direttore generale, comm. Borgnini, è coadiuvato da un Vice-direttore generale, comm. Bertina, che lo rappresenta in caso di assenza e di impedimento.

La Direzione generale ha sede in Firenze e si compone del Segretariato generale e dei seguenti Servizi ed Uffici, di cui il titolo spiega sufficientemente le attribuzioni;

Servizio tecnico centrale;

Servizio degli approvvigionamenti;

Servizio finanziario (movimento dei fondi, amministrazione della Cassa per gli aumenti patrimoniali e dei fondi di riserva, ecc.);

Servizio del contenzioso;

Servizio della ragioneria centrale (contabilità di tutti i servizi, tenuta della scrittura ufficiale, compilazione dei bilanci, ecc.);

Servizio dei titoli (operazioni relative all' emissione, conservazione e pagamenti dei titoli della Società);

Ufficio Istituti di previdenza (casse-pensioni e di soccorso);

Ufficio Riscontro inventari (verificazione della tenuta degli inventari di attrezzi, utensili e mobili in consegna ai varii servizi);

Ufficio Archivi delle cessate gestioni;

Commissione dei Depositi (ricevimento, custodia e svincolo dei depositi eseguiti da appaltatori e fornitori e liquidazione dei relativi interessi).

Dalla Direzione generale dipendono poi:

La Direzione d' esercizio sedente in Ancona.

La Direzione d' esercizio sedente in Bologna.

La rappresentanza della Società in Roma.

Il Servizio del Materiale mobile.

Il Servizio dei Magazzini.

La Divisione Tariffe e Controllo dei prodotti.

Le Casse centrale e dell' esercizio.

La Direzione d' esercizio sedente in Ancona si compone dei servizi di manutenzione e vigilanza e delle costruzioni; essa abbraccia l' intiera rete Adriatica ed ha per capo il Direttore dei Lavori.

Gli Ufficii della Manutenzione e delle costruzioni sono retti ciascuno da un ingegnere capo-servizio coadiuvato da un ingegnere sotto-capo servizio.

L' Ufficio centrale della Direzione è retto da un ingegnere capo-ufficio centrale coadiuvato da un ingegnere sotto-capo.

Per la trattazione degli affari relativi ad entrambi i servizii sono poi instituiti nove Uffici speciali, a ciascuno dei quali è preposto un ingegnere capo-sezione.

Per l' esecuzione del servizio attivo di manutenzione e vigilanza, la rete è suddivisa in venti sezioni, cioè: 1. Milano — 2. Verona — 3. Venezia — 4. Udine — 5. Rovigo — 6. Cremona — 7. Parma — 8. Pistoia — 9. Firenze — 10. Foligno — 11. Roma — 12. Aquila — 13. Bologna — 14. Ancona — 15. Castellammare Adria-

tico — 16. Foggia — 17. Bari — 18 Brindisi — 19. Benevento — 20. Campobasso.

A ciascuna sezione è preposto un ingegnere capo-sezione.

La Direzione d'esercizio sedente in Bologna comprende i servizi del movimento, traffico e telegrafo, della trazione e della piccola riparazione del materiale mobile; essa abbraccia l'intera rete Adriatica ed ha per capo il Direttore dei trasporti, coadiuvato da un vice Direttore dei trasporti.

I due servizi che la compongono hanno i seguenti Uffici centrali:

Servizio del movimento e traffico.

Ufficio I. Traffico — Ufficio II. Personale — Ufficio III. Contabilità — Ufficio IV. Movimento — Ufficio V. Controllo veicoli — Ufficio VI. Telegrafo.

Servizio della trazione.

Ufficio VII. Locomotive — Ufficio VIII. Veicoli in circolazione — Ufficio IX. Personale — Ufficio X. Contabilità.

La segreteria della Direzione costituisce l'Ufficio XI.

L'ing. Capo-servizio del movimento o traffico è coadiuvato da un sotto Capo-servizio specialmente incaricato degli affari attinenti agli Uffici I, II e III, da un ingegnere capo centrale del movimento che sovraintende specialmente agli Uffici IV e V e dal Capo dei telegrafi (Ufficio VI).

L'ing. Capo-servizio della trazione è coadiuvato da un sotto Capo-servizio, che dirige specialmente l'Ufficio VII, da un ingegnere capo della trazione che sovraintende all'Ufficio VIII e da un ingegnere capo dell'Ufficio centrale che tratta gli affari degli Uffici IX e X.

Per l'esecuzione del servizio attivo del movimento e traffico, le linee sono suddivise in otto sezioni aventi le sedi sottoindicate:

Sezione 1ª Milano — Sezione 2ª Verona — Sezione 3ª Venezia — Sezione 4ª Firenze — Sezione 5ª Roma — Sezione 6ª Ancona — Sezione 7ª Foggia — Sezione 8ª Napoli.

Le sezioni del servizio della trazione sono dieci colle seguenti sedi:

Sezione 1ª Milano — Sezione 2ª Verona — Sezione 3ª Venezia — Sezione 4ª Bologna — Sezione 5ª Firenze — Sezione 6ª Roma — Sezione 7ª Foligno — Sezione 8ª Ancona — Sezione 9ª Foggia — Sezione 10ª Napoli.

A ciascuna Sezione del movimento e traffico è preposto un Capo di movimento.

Alle Sezioni di trazione sono preposti ingegneri Capi-sezione.

Dalla Direzione d'esercizio di Bologna dipende inoltre la Delegazione di esercizio in Milano, alla quale è preposto un funzionario avente il grado di sotto Capo-servizio del movimento e traffico.

La Delegazione rappresenta l'Amministrazione della Rete Adriatica nel servizio comune della linea Milano-Chiasso, nonchè delle stazioni comuni di Monza, Milano, Rogoredo e Pavia, e nelle relazioni col pubblico della sua sede.

Presso la Direzione d'esercizio di Bologna ha pure sede l'Ispezione sanitaria centrale, che le è subordinata in quanto riguarda la disciplina del personale sanitario e le relazioni dell'ispezione col personale dell'esercizio.

La Rappresentanza della Società in Roma è instituita a norma di legge per tutti i rapporti della Società col Governo.

Il servizio del materiale mobile prepara i progetti del materiale nuovo e dei miglioramenti da introdursi in quello esistente; vigila la costruzione del materiale nelle officine nazionali ed estere; provvede alla riparazione del materiale nelle varie officine della Rete; e tiene l'inventario delle locomotive e dei veicoli.

Il servizio del materiale mobile si compone degli Uffici centrali del « Materiale » e delle « Officine » con sede a Firenze, e di quelli preposti alle varie officine.

Al servizio è preposto un ingegnere capo-servizio il quale è coadiuvato da un ingegnere-capo del materiale e da un ingegnere-capo delle officine.

Le Officine dipendenti dal servizio del Materiale sono: 1. Verona — 2. Firenze — 3. Foggia — 4. Napoli — 5. Bologna — 6. Rimini — 7. Lucca — 8. Ancona.

Esse si raggruppano in tre circoscrizioni e si comprendono:

nella 1ª le Officine di Verona, Bologna, Rimini e Ancona;

nella 2ª le Officine di Firenze e Lucca;

nella 3ª quelle di Foggia e Napoli.

Alle circoscrizioni sono preposti ingegneri capi-sezione principali residenti a Verona, Firenze e Foggia.

Le Officine minori sono rette da ingegneri capi e sotto capi-sezione.

Gli ingegneri capi delle tre circoscrizioni dipendono in tutto direttamente dall'Ufficio centrale.

Gli ingegneri capi e sotto capi sezione si devono rivolgere al Capo della circoscrizione per le richieste di lavoro e per gli approvvigionamenti delle materie e dei pezzi lavorati. Per tutto il rimanente dipendono direttamente dall'Ufficio centrale.

Il servizio dei magazzini è incaricato del ricevimento, della conservazione e della distribuzione di quanto si provvede per tutta la rete e si versa dai servizi.

Dal Capo-servizio che ha sede in Ancona dipendono i magazzini e depositi di materiale fisso, di armamenti e di oggetti di uso esclusivo della Direzione d'esercizio d'Ancona (Direzione dei Lavori). Dal Capo-servizio stabilito in Firenze dipendono i magazzini e depositi dei materiali, per il servizio del materiale mobile e degli altri oggetti comuni a tutti i servizi.

La Direzione tariffe e controllo prodotti ha sede in Firenze.

Studia tutte le questioni relative alle tariffe ed alla istituzione dei servizi cumulativi e di corrispondenza;

accerta l'esattezza delle tasse riscosse per trasporti e la regolarità dei conti relativi;

esamina i reclami per eccedenza di tasse;

riscontra i conti di debito e credito delle stazioni, delle agenzie e dei corrispondenti; e

compila la statistica del traffico.

La Divisione è diretta da un Capo di divisione coadiuvato da un sotto-capo di divisione, e da vari ispettori principali ed ispettori di controllo.

LA SOCIETÀ ITALIANA

DEI

CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

IN BERGAMO

È grande e sincero il nostro compiacimento, ogniqualvolta ci occorre parlare di progressi nell' industria italiana e di fatti che valgono a rinfrancarci nella speranza, da noi nutrita, che la patria nostra, dopo avere con tanti sacrifizi acquistata la sua unità ed indipendenza politica, saprà, con pari tenacità di propositi e non minore abnegazione, procurarsi quella vita economica ed industriale propria, la quale mentre fa più saldi i vincoli che legano fra loro i popoli d' una stessa nazione, serve a rendere questa maggiormente rispettata ed anche temuta all' estero. A più forte ragione poi si accresce la soddisfazione nostra, allorchè vediamo rivolte, con felice esito, le intelligenti e studiose forze industriali dei nostri concittadini ad imprese le quali trovano in Italia tutti gli elementi necessari al loro saldo impianto ed incessante progresso.

Tra siffatte imprese ben si può annoverare quella della *Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo;* e di essa e dei suoi progressi vogliamo oggi discorrere, persuasi di avere a noi compagni i nostri lettori nel tributare le meritate lodi a chi le seppe dar vita e prosperità.

L' iniziativa dell' Impresa devesi al cav. dott. Giuseppe Piccinelli, il quale, coll' appoggio di un gruppo di capitalisti e costruttori, istituiva nell' aprile del 1864 un' azienda per esperimentare nella fabbricazione dei Cementi idraulici le pietre calcari argillose del monte di Scanzo presso Bergamo.

L' esperimento iniziato con un'officina a Scanzo ed una in Bergamo, con modesti mezzi, avendo dato eccellenti risultati, si procedeva nell'anno 1865 alla costituzione formale di una Società sotto il titolo di *Società Bergamasca per la fabbricazione dei Cementi e delle Calci idrauliche*, con un capitale di L. 200,000.00 il quale veniva poi nell' aprile 1868 portato a L. 300,000.00 per far fronte agli impegni incontrati per l' aggregazione, che intanto si era ottenuta, degli Stabilimenti di *Villa di Serio, Pradalunga e di Albino con Comenduno* nella stessa provincia di Bergamo.

Ma anche codesto sviluppo in breve appariva insufficiente e non proporzionato al rapido accrescimento del consumo, che oramai, nell' Italia superiore, non trovava altro ostacolo ad una maggiore espansione, fuorchè nella concorrenza della preesistente officina di Palazzolo, esercita dalla Società delle ferrovie dell' Alta Italia.

A questo punto non appena si seppe che la Società ferroviaria non era aliena dal cedere il suo stabilimento, il cav. dott. Giuseppe Piccinelli, direttore della Società Bergamasca, coll'autorizzazione dei soci, ed il cav. Francesco Mangili, col concorso di un gruppo di nuovi capitalisti, mentre di comune accordo stipulavano l'acquisto del detto stabilimento, fissavano in pari tempo le basi e le condizioni di quella combinazione, che condusse la Società Bergamasca all'attuale sua trasformazione nella *Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche* col capitale di L. 2,500,000 sotto la legge degli Statuti approvati coi Reali Decreti 28 aprile 1872 e 16 aprile 1873.

L'operazione finanziaria, aperta nel novembre 1872 sotto gli auspici del Credito milanese, fu accolta dal pubblico con singolare favore, per modo che il numero delle azioni sottoscritte fu quattordici volte maggiore del numero delle azioni offerte alla sottoscrizione. E l'esercizio della Società fu mantenuto sotto la gestione della precedente sua Amministrazione, Direzione e sede in Bergamo.

Mediante l'aggregazione dei suindicati stabilimenti, la nuova Società ha potuto sopra una scala più vasta sviluppare la produzione della Calce idraulica e dei Cementi naturali a rapida ed a lenta presa, ampliando all'uopo il già importante Stabilimento di Palazzolo ed erigendone uno nuovo espressamente per la fabbricazione del *Cemento Portland artificiale*. E proseguendo nel progressivo incremento dell'industria, ha inoltre recentemente fatto acquisto di estese giaciture di roccia calcare ad Ozzano presso Casale Monferrato, nell' intento di attivarvi una azienda succursale con nuovi edifici destinati alla produzione del *Cemento Portland naturale* e della *Calce in zolle*.

In tal modo questa Società, avendo ora completata la collezione dei prodotti idraulici, trovasi in grado di assumere a prezzi di assoluta convenienza, e di esaurire regolarmente qualsiasi fornitura di detti materiali di qualità perfetta e corrispondenti alle esigenze della scienza e della pratica, come ne ponno far fede le lusinghiere attestazioni ed onorificenze conseguite; fra le quali devesi fare particolare menzione di quella ottenuta all'Esposizione Universale di Parigi del 1878, dove fra tutti gli espositori italiani congeneri, questa Società fu *l'unica premiata con medaglia d'oro*.

Attualmente, in seguito all' acquisto degli stabilimenti di Vittorio Veneto e di Narni (Umbria), essa possiede un numero ragguardevole di cave, 64 forni a fuoco continuo, 62 macine o frantoi suscettibili della produzione di circa 4000 quintali di materiale al giorno, coll' impiego di migliaia d'operai. Gli stabilimenti sono dotati di una forza motrice idraulica di circa 800 cavalli, oltre una macchina a vapore di cavalli 50.

I suoi prodotti sono in gran parte impiegati nell' alta Italia, il rimanente si consuma nelle grandiose costruzioni di ferrovie, ponti, porti, canali, ecc., nella bassa Italia ed anche all'estero.

A cagion d' esempio, nei lavori della ferrovia Pontebbana venne *esclusivamente* impiegata la calce idraulica di Palazzolo, ed in quelli delle linee d' accesso al Gottardo, questa fu preferita in tutte le operazioni di maggior impegno.

Il trasporto dei prodotti della Società si effettua specialmente sulle ferrovie per un' annua quantità adequata di circa 400,000 quintali di materiali macinati; 600,000

quintali di pietrame calcare e 50,000 quintali di combustibile.

La ferrovia Paratico-Palazzolo, venne attuata allo scopo precipuo di trasportare la grande massa di calcare, dalle cave di questa Società sul lago d'Iseo, all'Officina di Palazzolo.

Il consumo dei prodotti della Società dalla sua origine al 31 dicembre 1884 è il seguente:

Anno	Quintali	Anno	Quintali	Anno	Quintali
1864	16.000	1870	75.000	1876	403.000
1865	20.000	1871	86.000	1877	516.000
1866	70.000	1872	(²) 229.000	1878	391.000
1867	(¹) 40.000	1873	363.000	1879	329.000
1868	72.000	1874	329.000	1880	462.000
1869	92.000	1875	336.000	1884	1,059.000

(¹) Il cholera paralizzò lo smercio.

(²) Aumento dipendente dall'ampliamento dell'azienda.

Il prospetto suesposto è la miglior prova dello sviluppo conseguito nel breve periodo decorso dall' istituzione di questa Società, nel quale la stessa, oltre all'introduzione della nuova industria dei Cementi idraulici, che ora figura fra le importanti aziende locali, ha data vita altresì ad un' altra industria fra noi affatto sconosciuta, quella cioè per la fabbricazione delle pietre fattizie od artificiali, la quale per la quantità considerevole delle applicazioni, in breve volgere d'anni, va ramificandosi nei principali centri dell'Alta Italia, assumendo estese proporzioni ed accennando a diventare un potente mezzo di lavoro e di profitto in paese.

Il grande aumento poi verificatosi nel consumo dei prodotti della Società nel 1884 è dovuto anche al commercio di esportazione avviato in discreta scala nella Grecia, nell'Egitto e nella Turchia. Nè vuolsi tacere il movimento procurato nel 1884 dalla Società, alle Ferrovie del Regno. Ben 21,901 furono i vagoni impiegati, ed a L. 950,762.30 ascesero le somme pagate alla ferrovia pel trasporto, carico e scarico dei materiali.

Aggiungeremo finalmente che il contributo versato dalla Società al Governo per tasse di ricchezza mobile, terreni, fabbricati e circolazione, è di L. 68,052; il che vale ad assegnare alla prelodata Società un posto distinto fra gli industriali chiamati a soccorrere alle esigenze finanziarie dell'azienda governativa.

IL CANALE DI PALESTINA

(Contin. e fine — V. n. 42).

Il Canale meridionale o di Acaba.

Per ciò che concerne questa importante sezione dell' intrapresa, la più sollecita, più pratica ed economica maniera di riempire il gran bacino del Giordano, sarebbe quella di preforare leggermente, o meglio di aprire un' incipiente varco alle acque del Mar Rosso, presso il castello di Acaba.

Un taglio attraverso le sabbie da quel punto volgendo verso il nord, col mezzo di un fossato elementare lungo da 12 a 20 miglia, in modo da incontrare l' asse del letto del Uadi-el-Geib, valersi quindi dell'immensa potenza d' impulsione delle acque del Mar Rosso, ed impiegarla come agente di corrosione. Tale è in riassunto il programma dell'opera gigantesca da eseguirsi per riempire il gran bacino o vallata del Giordano.

L'Uadi-el-Arabah, il deserto *per eccellenza* degli israeliti, è l'elevato letto di un mare che un tempo, nella storia del mondo, copriva quel deserto, estendendosi al nord fino ad incontrare il Mar Morto, il bacino del Giordano e, più in sopra, il lago Hulè; uno spazio di circa 215 miglia.

Tutta questa immensa fenditura, che tale sembra all'occhio dello spettatore, è fiancheggiata da ambo i lati da irte balze tagliate quasi a picco dell'altezza di parecchie centinaia di piedi ognuna.

La differenza di livello del terreno da Acaba al Mar Morto, 110 miglia di spazio, è di 1300 piedi, ossia una media di 13 piedi per miglio, il che vuol dire un'inclinazione bastante da permettere alle acque di precipitarvisi in modo torrenziale, e tale che potrebbe trascinar seco non solo sabbia e ghiaia, ma, se necessario, anche massi e roccie. Un sistema organizzato di abrasione o corrosione, ma in modo da poter essere governato, sarebbe l' opera scientifico-pratica dell'intrapresa. Vi sono molte ragioni per far sì che sia prescelto questo sistema di allagamento del bacino, tra le quali il risparmio di considerevole tempo e denaro.

L'operazione di inondare il bacino o la valle del Giordano, potrebbe essere eseguita contemporaneamente al perforamento del canale settentrionale.

Per procedere all'esecuzione simultanea di queste due grandi opere, sarebbe d'uopo di fondare primieramente una completa colonia in Acaba ed un'altra presso il canale settentrionale; poichè si comprende, vi è poco o nulla da ottenere al castello Acaba, all' infuori di piccol numero di soldati turchi, e di alcuni abitanti del povero villaggio. Si dovrebbe pertanto fondarvi stabilimenti per gli europei addetti ai lavori, come case, ospedale, ed inoltre un accampamento per 5 o 6 mila operai del paese; caserme per un distaccamento di carabinieri destinati al mantenimento dell'ordine; un mercato per le provvigioni, tramway per i trasporti, draghe a vapore, ecc., e finalmente un battello a vapore.

La base di operazione di tali lavori dovrebbe essere collocata a Suez, lontano 300 miglia, ove il piroscafo potrebbe recarsi, se d'uopo, anche due volte la settimana allo scopo di prendere denaro dagli agenti o banchieri pel pagamento degli operai, trasportar carbone per le draghe od altre macchine, provviste di verdure e carne per il vitto, ecc., ecc.

Le comunicazioni con Gerusalemme, distante 150 miglia, potrebbero essere mantenute soltanto col sistema di cammelli uniti in carovana, il qual mezzo non solo riescirebbe più dispendioso e lungo, ma produrrebbe l' inconveniente che spesso il denaro potrebbe pur venir derubato lungo la via.

Fuvvi un tempo, come già dicemmo, che Acaba e l'Uadi-el-Arabah formavano la via principale del commercio dell'Oriente. L'oro di Ophir ed i tesori di Salomone passavano per questa via; Suez relativamente era luogo di minima importanza.

Volume d'acqua necessaria per l'allagamento del Canale.

Il bacino o vallata del Giordano estendendosi dal punto di Acaba nel Mar Rosso verso il Nord fino al lago Hulè,

allorchè inondato al livello dei due mari circostanti, presenterebbe una superficie di 2000 miglia quadrate compresi i burroni e le valli delle adiacenti montagne. La quantità d'acqua occorrente per empire il bacino, lungo, come abbiamo dimostrato, 215 miglia, ammonterebbe a circa 250 miglia cubiche di acqua, e diciamo la misura in miglia cubiche invece che in metri, per economia di cifre.

Dei cinque anni computati per condurre a termine l'intrapresa, noi ne supponiamo due necessari per l'esecuzione del semplice fossato di perforamento del Mar Rosso, e tre pel corrodimento delle sabbie e l'immissione delle acque nel Canale.

Le 250 miglia cubiche di acqua presunte, divise per tre anni, darebbero 84 miglia l'anno. A questa cifra conviene accordare un aumento del 20 per cento per l'evaporazione e l'assorbimento; sicchè il totale darebbe un insieme di oltre 100 miglia cubiche d'acqua per ogni anno, ed in tal quantità non teniamo a calcolo le acque provenienti dai fiumi ed altri corsi prossimi al Canale, nè del contingente che a suo tempo darebbe il canale settentrionale.

Ammettendo, come si è detto, che si avesse ad empire il bacino del Giordano a livello del mare in tre anni, e che ogni annata contribuisse nella proporzione di 100 miglia cubiche di acqua, il calcolo dimostra che il perforamento o canalatura del Mar Rosso dovrebbe esser tale da ammettere un milione circa di metri cubici d'acqua per minuto, il che in teoria richiederebbe un corso d'acqua di 450 metri di larghezza, e di una profondità media di 20 piedi, e moventesi con la rapidità di 10 miglia l'ora, dovuta ad una inclinazione del suolo di 6 piedi al miglio dei 13 che possediamo.

L'insieme dell'opera sarebbe compiuto giovandosi dell'immensa potenza d'impulso naturalmente esistente nelle acque del Mar Rosso, immesse nel Canale con sistema regolato di corrosione. Non esiste probabilmente altrove sì vasto campo atto a sperimentarvi la potenza d'impulso e di corrosione delle acque del mare, come questo del quale ci occupiamo.

Cinque anni di lavoro, molta opera dell'uomo a disposizione, draghe a vapore, dinamite, occorrendo, sarebbero tali mezzi da renderci certi di raggiungere l'intento; si può poi ritenere come provato che l'intera larghezza dell'Uadi-el-Arabah, calcolata in questo punto a tre miglia, potrebbe essere conquistata.

Le tre miglia di larghezza, che, come abbiamo detto, misura l'Uadi-el-Arabah, essendo canalizzate e ridotte a formare un insieme col golfo di Acaba, il Canale di Palestina presenterebbe un non interrotto braccio di mare da Caifa sino a Ras Mohamed nel Mar Rosso, per uno spazio di 300 miglia.

Allo scopo di portare il fossato o canale alle dimensioni di 50 piedi di larghezza nel fondo e capace di dar passaggio ad una colonna di acqua, che sul principio basterà essere profonda di dieci piedi, si potrà avere quel numero che si vorrà di beduini, con 60 centesimi di salario il giorno, o con un tanto stabilito per cesto o coffa di terra.

Il solo utensile richiesto, sarebbe una pala ed un cesto o coffa, e farebbe meraviglia il vedere con quale sollecitudine, sebbene con mezzi sì primitivi, il lavoro progredirebbe. Per l'ammontare della spesa, si calcola che 35 a 40 milioni di lire sarebbero sufficienti.

Evaporazione.

In un clima come questo, conviene tener conto dell'evaporazione. Si può accettare come dimostrato che un'area di 400 miglia quadrate, quale è quella del Mar Morto, richiede sei milioni di tonnellate d'acqua al giorno a fine di sostituire la quantità che si perde per l'evaporazione: in caso opposto quel mare in breve disseccherebbe.

Il fiume Giordano, insieme coi vari suoi affluenti, porta sei milioni di tonnellate d'acqua al giorno, 250,000 tonnellate l'ora, 5136 metri cubi al minuto.

Nei calcoli sovraesposti abbiamo stabilito che tre anni sarebbero sufficienti per riempire il bacino a parità col livello dei mari adiacenti, e tale operazione esigerebbe la immissione di circa un milione e mezzo di metri cubi di acqua al minuto, o 726,000 tonnellate, il che rappresenterebbe l'equivalente di 120 Giordani.

E perciò che concerne l'evaporazione e l'assorbimento, abbiamo detto che l'eccedente del 20 per cento della immissione basterebbe; tal cifra equivarrebbe a 160,000 circa tonnellate per giorno, quantità sufficiente, se si tien conto delle condizioni di mobilità del nuovo mare, e del numero di affluenti di ogni dimensione che vi metterebbero capo.

Commercio e rendita annua.

Intorno alle probabilità di rendita e profitti che potrà offrire il canale di Palestina, deve intendersi che i dati che si presumono sono tutti tolti da quelli presentati dalla Compagnia del Canale di Suez.

Nell'assemblea generale degli azionisti di detta intrapresa, tenuta in Parigi il 6 giugno 1882 sotto la presidenza del fondatore, sig. de Lesseps, questi, presentando il resoconto pel 1881, dichiarava: « Gli interessi del capitale impiegato « nel nostro Canale non sono più rappresentati con pre- « visioni basate sopra un traffico di 6 milioni di tonnel- « late, producente una rendita di 60 milioni, ma bensì da « un movimento di 12 milioni di tonnellate, che ci dànno « la rendita di 120 milioni ». Ed il prodotto sempre ascendente del Canale darà, ne siamo certi, completamente ragione alle dichiarazioni del sig. de Lesseps.

Tenendo dunque a calcolo i vantaggi superiori inerenti al canale di Palestina, come già dimostrati, nonchè del sempre crescente numero dei piroscafi addetti al commercio dell'Oriente, non è temerario prestabilire che il canale di Palestina, non appena compiuto, potrebbe fare assegno su di un reddito di 6 milioni di tonnellate, ossia 30 milioni di lire.

Gravitano enormi pesi e spese di manutenzione nello esercizio del Canale di Suez, pesi e spese da cui andrebbe esente il Canale di Palestina, e tra queste meritano speciale menzione quelle occorrenti per gli scavatori o draghe, di cui necessita il Canale di Suez da un'estremità all'altra.

Provvedere il Canale di acqua potabile, che ne è privo, fermate la notte, pilotaggi, rimorchi, ecc., ecc., pesi di cui in massima parte andrebbe esente il Canale di Palestina, di guisa tale che l'esercizio non domanderebbe che un personale molto limitato in confronto dell'altro: si può dunque stabilire che il totale delle spese di manutenzione e di esercizio non sorpasserebbe, come si è osservato, nel canale di Palestina una lira e 25 centesimi per tonnellata, computandovi le linee telegrafiche, fanali ed il pedaggio, se obbligatorio.

Non è facile immaginare un migliore e più sicuro impiego di capitali di quello che presenterebbero azioni libere

di questa intrapresa, non vincolata, punto essenziale, da preventivi impegni, ipoteche, obbligazioni di ogni specie. Un padre di famiglia non potrebbe rinvestire meglio i proprii risparmi, ed assicurare così l'avvenire dei figli.

Non sarà privo d'interesse di trascrivere la posizione finanziaria della Compagnia del Canale di Suez per l'esercizio dell'anno 1881, tenendo in vista che nei tre successivi, cioè 1882-83-84, il numero delle navi, e quindi la rendita, è aumentato in proporzioni almeno del 35 0[0, e ciò che risulterebbe pure argomento in favore del Canale di Palestina, poichè dimostra l'incessante progresso degli scambi tra l'Occidente e l'Oriente.

Il numero delle navi che traversarono il Canale nell'anno 1881 ammontò a 2727, tonnellate 5,794,401.

L'attivo totale in cifre tonde fu di. . . .	L. 55,000,000
Il passivo, compreso il 5 0[0 spese d'ammortizzazione, cifre rotonde	» 29,000,000
Attivo netto . . .	L. 26,000,000

L'attivo venne così erogato:

71 0[0 agli azionisti	L. 18,460,000
15 0[0 al Governo egiziano	» 3,900,000
10 0[0 ai fondatori	» 2,600,000
4 0[0 spese d'amministrazione e manutenzione	» 1,040,000
Totale . . .	L. 26,000,000

Estratto dal resoconto ufficiale annuo.

Riassunto finanziario pel Canale di Palestina.

Capitale della Compagnia del Canale di Palestina 200 milioni in 400,000 azioni di L. 500 caduna, pagabili in quattro anni.

Interessi del 3 0[0 l'anno da pagarsi durante 4 anni a tutti gli azionisti, possessori di almeno 5 azioni. Tali interessi dovrebbero pagarsi annualmente; il dividendo a trimestre.

Movimento commerciale.

6,000,000 di tonnellate a lire 5 la tonnellata (nel Canale di Suez se ne pagano 10 per tonnellata)	L. 30,000,000
Manutenzione, amministrazione, pedaggio, se obbligatorio, fanali, telegrafi, ecc., ecc. . . .	» 7,500,000
Attivo dividendo	L. 22,500,000

ossia l'11 e 1[4 per cento!

Studi più recenti e loro risultato.

Tali erano le rosee e troppo fiduciose previsioni dell'ingegnere Hanley, divise in parte anche dal generale Gordon, dal duca di Sutherland, e da molti uomini notabili della Gran Bretagna, sulla possibilità dell'esecuzione e sui vantaggi del Canale di Palestina, verso il principio dell'anno ora decorso 1884.

Il Governo inglese spediva allora sui luoghi una schiera di distinti ingegneri, che si trattennero pure qui qualche tempo, allo scopo di studiare a fondo il progetto e riferire circostanziatamente sul medesimo. Senonchè i loro studi ebbero per risultato una relazione differente dalle troppo ardenti previsioni dei partigiani dell'immediata esecuzione del Canale. Essi eseguirono un tracciato e fecero presenti non lievi difficoltà d'ordine tecnico, finanziario e sociale, senza contarne altre d'indole politica che si erano pure manifestate, esplorando l'intenzione del Governo ottomano sulla concessione necessaria.

I detti ostacoli possono riassumersi così:

1 Che il Wadi-el-Arabah, in tal modo è denominato tutto lo spazio di terreno compreso tra Acaba ed il Mar Morto, è elevato in alcuni punti sopra il livello del Mar Rosso e del Mediterraneo di 700 piedi, altezza che ne renderebbe il perforamento sommamente difficile e dispendioso;

2. Che il prezzo d'acquisto delle terre che formano il bacino del Giordano, estremamente fertili, ascenderebbe a cifre troppo ingenti;

3. Che le popolazioni dimoranti lungo il tracciato del Canale, e che sarebbero per sempre bandite dal luogo ove nacquero ed ove furono sepolti i loro avi, si opporrebbero con ogni mezzo a tal forzato esodo. Tale difficoltà sarebbe aumentata altresì dal fanatismo dei popoli circostanti al Canale, ed anche da altri che vedrebbero con dolore e spavento sparire il lago di Tiberiade o mare di Galilea, il Giordano, il Mar Morto, ecc., ecc., punti tanto interessanti per popoli di diverse religioni;

4. Che lavoranti del luogo, se pure sufficienti in numero, per le considerazioni sovraesposte, assai probabilmente si rifiuterebbero di prestare la loro opera a qualsiasi prezzo;

5. Che per ciò e per altre ragioni il Governo ottomano molto difficilmente darebbe il proprio assenso all'esecuzione del Canale in progetto.

Sì notevoli ostacoli hanno consigliato di conchiudere che si soprassieda per ora, tanto più se il Canale di Suez sarà, come sembra non dubbio, neutralizzato, ed accessibile quindi in ogni eventualità alle navi di tutti i paesi, ed in ispecie della maggior interessata la Gran Bretagna.

Probabilmente un non remoto avvenire deciderà se l'opera debba essere intrapresa ovvero abbandonata.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella settimana scorsa si sono riuniti in Milano a conferenza alcuni funzionari della Società del Mediterraneo ed il comm. Bodio, Direttore generale della Statistica al Ministero del commercio, ed hanno concretato le modalità per la compilazione di una statistica unica di tutte le ferrovie italiane, modalità che ora formano oggetto di discussione e di deliberazione da parte delle singole Società ferroviarie del Regno.

A tale scopo, infatti, trovansi convocati in Roma sino dal 25 corrente i delegati del Governo e delle Società nelle persone dei signori:

Comm. Carloni e Bodio pel Governo; cav. Lissoni per la Mediterranea; cav. Cambi per l'Adriatica; avvocato E. Scialoia per le ferrovie della Sicilia e per la Sicula Occidentale; comm. Cannella per le Venete; e cav. G. Sica per le Sarde.

><

In questi giorni si sono tenute pure a Milano altre conferenze fra le Amministrazioni ferroviarie cessanti e le nuove Società affine di stabilire le norme da seguirsi per l'effettivo passaggio dei Magazzini e delle

Officine alle nuove Reti, passaggio che avrà luogo il 1° novembre prossimo.

In altra riunione si sono pure concordati i criterii per l' esecuzione dei contratti di fornitura posteriori al 30 giugno e per la ripartizione dei relativi materiali che saranno forniti dopo il 31 corrente mese.

><

Il 4 novembre p. v. andrà in vigore l' orario invernale, col quale verranno migliorate assai le corrispondenze tra l'alta Italia e le Provincie del Sud, nonchè tra le linee delle due Reti.

><

Essendo prossima l' apertura all' esercizio della nuova linea Arezzo-Fossato, la Società per le ferrovie dell'Appennino Centrale, concessionaria di detta linea, ha nominato Direttore dell' esercizio della medesima il sig. ing. L. Polese, finora preposto alla ferrovia Santhià-Biella, alla quale venne destinato in sua vece il sig. ing. cav. Enrico Radice, già Direttore dello esercizio della Società per le ferrovie del Ticino.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha preso in esame le proposte dell'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, circa l'andamento e la limitazione della ferrovia Prealpina fra Torino ed il Confine svizzero.

Il predetto Consiglio ha ritenuto: che la linea Torino-Ivrea-Biella-Borgomanero-Gozzano ed Intra ha i caratteri voluti dall' art. 244 della legge sui lavori pubblici, citati all'art. 10 della legge 29 luglio 1879; che in massima sono da ammettersi le proposte dell'Amministrazione predetta per i tronchi Ivrea-Borgosesia e Gravellona-Intra, nonchè la limitazione della linea a quest'ultimo punto: che la linea debba completarsi con i tronchi Torino-Ivrea per Sangiorgio, e Borgosesia-Gozzano: che, prima di prendere una decisione sulla esecuzione della linea Santhià-Borgomanero, sia da studiare se la comunicazione diretta fra Torino e la Novara-Pino non possa condursi per Arona alla stazione di Angera sulla Novara-Pino, con un ponte sulla estremità meridionale del Lago Maggiore, imperocchè qualora un siffatto modo di collegamento risultasse possibile senza eccedere nella spesa di costruzione e senza incontrare troppo gravi difficoltà, una linea Santhià-Angera per Arona sarebbe la più opportuna, avuto riguardo all'obbiettivo principale che è quello di migliorare le comunicazioni di Torino col Gottardo.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa essere approvato il progetto generale di massima per l'impianto di una grande stazione di smistamento a Novi Ligure. La spesa complessiva preventivata per l'esecuzione dei lavori della stazione rileva a L. 3,895,000, ivi comprese lire 490,000 già approvate per l'impianto di un fascio di binari.

Giusta il progetto preindicato, la nuova stazione comprenderà, oltre agli occorrenti binari di smistamento, di ricovero e di stazionamento, altri binari con piani caricatori coperti e piattaforme girevoli per le operazioni di trasbordo per un parco vagoni capace di 470 carri e una rimessa per n. 18 locomotive. Sarà poi illuminata a luce elettrica, perchè il lavoro possa essere continuo. La stazione potrà provvedere allo smistamento ed alla ricomposizione di oltre 2400 carri al giorno. Alla esecuzione dei lavori si provvederà gradualmente in cinqne o sei anni.

><

Il Consiglio predetto ha preso anche le seguenti altre deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate. Esso ha ritenuto che possano approvarsi:

a) il riparto della spesa per l' ampliamento del ponte sul Reno presso Bologna. Il relativo progetto, compilato dalla cessata Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia, fa salire la spesa a L. 540,000, da ripartire per L. 270,000 a carico della linea Bologna-Verona; per L. 180,000 a carico del servizio militare: e per L. 90,000 a carico dell' Amministrazione esercente;

b) il progetto di appalto per la fornitura e posa in opera della massicciata e delle traverse e per la posa in opera del materiale metallico e dei meccanismi fissi, nonchè per altri lavori minori, relativi all'armamento dei tre tronchi della ferrovia Adria-Chioggia, compresi fra Loreo e Chioggia. La spesa all' uopo preventivata ammonta in complesso a L. 482,000, delle quali L. 435,311 a base di appalto;

c) il progetto di riparto della spesa occorrente pell' ampliamento del fabbricato-viaggiatori nella stazione di Mestre. La relativa spesa rileva in totale a L. 58,000, e di queste L. 10,000 sono poste a carico della linea Mestre-San Donà-Portogruaro e L. 48,000 a carico della Amministrazione esercente;

d) il progetto presentato dalla Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo per l'aggiunta di una nuova luce a tre manufatti esistenti lungo la linea Taranto-Reggio, fra i chilom. 224 e 247;

e) la perizia generale concernente l' importo di costruzione del tronco Moretta-Cavallermaggiore, della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, nonchè la maggiore spesa di L. 147,055.60 e l' atto di sottomissione della Impresa costruttrice del predetto tronco, per l'esecuzione di maggiori lavori.

><

Per la ferrovia da Velletri a Terracina è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco da Velletri a Sezze. Il tronco misura la lunghezza di m. 39,866.67, ed i relativi lavori sono preventivati dell' importo complessivo di L. 5,585,000, delle quali L, 4,226,000 a base d'asta, e L. 1,359,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per la provvista del materiale di armamento e dei meccanismi, e per le espropriazioni e gli imprevisti.

Il tronco è stato studiato in conformità alle modalità del secondo tipo delle ferrovie economiche.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato il progetto tecnico per due linee ferroviarie da Cagliari ad Isili l' una, e da Macomer a Bosa l' altra; nonchè la domanda di concessione delle linee stesse, presentata dalla Ditta A. Cottrau e Comp.

I progetti di cui sopra sono compilati in conformità al quarto tipo delle ferrovie economiche con scartamento di 0.95.

Il predetto Consiglio ha opinato che i due progetti

debbano essere completati mediante la presentazione della stima sommaria, e che il parere del Consiglio non possa essere emesso, se non si provvede prima ad una ricognizione locale da effettuarsi da ufficiali tecnici del Governo.

><

Sappiamo che S. E. Genala ha chiamato a disposizione del Ministero dei lavori pubblici il cav. Icilio Calvori R. sotto-Commissario per l' esercizio delle Strade ferrate a Palermo.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato lo schema di contratto e di capitolato da adottarsi per la fornitura di 10 locomotive ad otto ruote accoppiate, da eseguire dallo Stabilimento di Pietrarsa. L' ammontare totale della fornitura è di L. 902,252.

><

Il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate del Mediterraneo ha ritenuto meritevole della superiore approvazione il progetto di ampliamento della stazione di Certaldo, della linea Empoli-Siena, pei cui lavori è preventivata la spesa di L. 38,080.

><

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha chiesto l'approvazione governativa al preventivo della spesa di L. 20,600, per l'impianto nella stazione di Airasca di 2 piattaforme e di uno scambio triplo, onde stabilire le comunicazioni necessarie pel tronco Vigone-Moretta, della linea Airasca-Cavallermaggiore.

><

Sappiamo che l' Impresa di navigazione sul Lago Maggiore, confermando quanto ebbe a dichiarare alla Conferenza recentemente tenuta a Milano per stabilire l'orario delle corse dei piroscafi che fanno servizio sul lago e delle ferrovie che vi fanno capo, ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di non poter aderire alla richiesta fattale, che cioè vengano mantenute le due corse serali, da Pallanza alle 7.50 e da Laveno alle 9.30.

><

Il Consiglio provinciale di Ascoli Piceno ha deliberato di optare pel disposto dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885, per la riduzione cioè al quarto del contributo obbligatorio, per la ferrovia da Ascoli a San Benedetto, e di rinunciare al diritto di partecipazione al prodotto netto dell'esercizio della ferrovia medesima.

><

Il Consiglio provinciale di Lecce e l'assemblea del Consorzio per la ferrovia di quarta categoria Lecce-Francavilla con diramazione a Nardò, hanno optato per le disposizioni dell' art. 18 della legge 27 aprile 1885, accettando la riduzione al quarto della quota di contributo provinciale e rinunciando agli utili netti dell' esercizio della ferrovia.

><

Hanno preso decisioni conformi a quella preaccennata: il Consiglio provinciale di Porto Maurizio per la linea da Cuneo a Ventimiglia; ed il Consiglio provinciale di Parma per la linea Parma-Brescia-Iseo.

><

Ci consta che il Ministero dei lavori pubblici ha vivamente raccomandato ai Commissari per l'esercizio, di ben vigilare a che le Amministrazioni ferroviarie diano le opportune disposizioni, onde rendere per quanto è possibile, regolari le corse dei treni.

><

Diamo le informazioni promesse in un precedente numero del *Monitore*, intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia Parma-Spezia costituente la diramazione di Sarzana, compreso fra l'origine della stazione di Santo Stefano ed il casello n. 95, della ferrovia ligure, presso la stazione di Sarzana.

La lunghezza del tronco misura m. 6050.20. L'andamento planimetrico di esso si sviluppa su m. 1601.29 in curva e su m. 4448.91 in rettifilo. Il raggio minimo delle curve è di m. 400, assegnato alle due curve di allacciamento delle stazioni di Sarzana e di Santo Stefano.

Per mantenere la continuità del passaggio sulle strade ordinarie e sui corsi d' acqua da attraversare colla ferrovia, sono progettati n. 4 passaggi a livello e n. 46 manufatti. L'opera d'arte più importante è il ponte sul torrente Calcandola, della luce di m. 18.80; gli altri manufatti hanno l'apertura seguente: n. 1 di m. 0.50; n. 3 di m. 0.60; n. 12 di m. 1; n. 1 di m. 1.50; n. 2 di m. 2; n. 4 di m. 2.50; n. 6 di m. 3; n. 7 di m. 3.50; n. 3 di m. 4; n. 3 di m. 5; n. 1 di m. 5.50; n. 1 di m. 8, e n. 1 di m. 10.

All' alloggio del personale di sorveglianza della strada provvederanno n. 5 case cantoniere semplici.

Il tipo normale adottato pel corpo stradale è quello prescritto per le linee della prima categoria.

Giusta il profilo annesso al progetto, l' andamento altimetrico della diramazione si sviluppa su cinque livellette, tre orizzontali della lunghezza di m. 2854.20 e due in pendenza dello sviluppo totale di m. 3196, dei quali m. 2580 al 2 per mille e m. 616 al 7.50.

Il costo complessivo del tronco è valutato in lire 1,344,109. Di questa somma L. 1,020,000 rappresentano l'importo dei lavori e delle provviste da appaltare, e L. 324,109 rimangono a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento della via e di quello fisso per le stazioni, nonchè pei lavori imprevisti.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di consolidamento della parte superiore della grande trincea Brindisi lungo il tronco Potenza-Metaponto.

Id. di lavori di completamento della linea Colico-Sondrio.

Id. di nuovi caselli e cessi alle fermate lungo il tronco Mestre-San Donà nella ferrovia Mestre-Portogruaro.

Id. per la ricostruzione della platea al ponte sul fiume Vomano lungo la linea Ancona-Foggia (Ferr. Meridionali).

Id. d' appalto modificato del tronco Quiesa-Viareggio nella ferrovia Lucca-Viareggio.

Id. di riparazione e di completamento del primo tronco della ferrovia Taranto Brindisi.

Id. per le opere d' arte cioè tombino e portale all' imbocco della galleria di Posilippo nella ferrovia Napoli-Cuma.

Id. della parte metallica del ponte sul torrente Idice presso Mezzolara lungo la ferrovia Bologna-Portomaggiore.

Id. di massima del tronco Marcellina-Monteleone della ferrovia Roma-Rieti per Palombara.

Id. di massima per una ferrovia Subiaco-Cineto Romano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mantova-Legnago. — In seguito alla diminuzione di L. 5 80 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L 64,145 84, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il giorno 12 corr. ottobre per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura di numero 23 scambi semplici a tang. 0.10 e di vari meccanismi fissi (1 serbatoio per rifornitore, 1 pompa per rifornitore, 2 gru idrauliche, 10 segnali a disco, 3 bilancie a ponte da 20 tonnellate, sbarre in ferro, cancelli in ferro per passi a livello, ecc.), per l'armamento delle stazioni della ferrovia Mantova, si procederà alle ore 10 ant. del giorno 31 ottobre andante, presso la Prefettura di Mantova, col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 60,425 38, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. (V. n. 39 del *Monitore*).

Ferrovia Lucca-Empoli. — Il Municipio di Lucca, a mezzo di quell' Amministrazione provinciale, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici, perchè tra i 1000 chilometri di nuove ferrovie di quarta categoria venga compresa anche la linea da Lucca ad Empoli, prolungamento della linea Siena-Empoli per l'Alta Italia.

La nuova linea, grandemente utile non solo agli interessi locali e provinciali sarebbe sommamente giovevole altresì agli interessi della difesa nazionale dopo che sarà costruita la linea da Aulla a Lucca, linea, in modo essenziale, militare.

Ferrovia Cornia-Piombino. — Il Consiglio provinciale di Pisa, in seduta del 7 corr., dichiarò di rinunziare al diritto di compartecipazione sul prodotto netto che si otterrà dall' esercizio della ferrovia Cornia Piombino; e ciò per potere ai termini della legge del 27 aprile 1885 conseguire la riduzione del quarto sulla quota di concorso.

Le Ferrovie e la Provincia di Bologna. — Il Consiglio provinciale di Bologna approvò un prestito di quattro milioni e quattrocentomila lire con la Cassa di risparmio di Milano, ed un altro di egual somma mediante emissione di cartelle, pei lavori ferroviari delle linee Bologna-Verona, Bologna-Massalombarda, Porto Maggiore, Bologna, Imola.

Le Ferrovie e la Provincia di Vicenza. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, nella seduta del 21 corr., deliberò di lasciare impregiudicata la questione dell'opzione contemplata dalla legge 27 aprile 1885 per le linee nelle quali fosse in avvenire interessata la Provincia ed anche per le linee interprovinciali Vicenza-Schio-Padova-Bassano e di optare pel caso di costruzione della linea Bassano-Primolano, compresa nella tabella *B* categoria seconda della legge 29 luglio 1879, per la riduzione del concorso della Provincia nei limiti di un quarto del decimo giusta la legge 27 aprile 1885, rinunciando al diritto di compartecipazione sugli utili netti dell'esercizio relativo.

Ferrovia Belluno-Perarolo. — Il Consiglio comunale di Pieve del Cadore nella seduta dell'11 corrente ha deliberato di prendere l' iniziativa per la costituzione del Consorzio dei Comuni interessati al prolungamento della ferrovia Belluno-Perarolo.

Ferrovia Monza-Besana. — Il *Giornale dei lavori pubblici* annunzia che è stata rimessa al Ministero dei lavori pubblici la deliberazione del Consiglio comunale di Besana (approvata dalla Deputazione provinciale di Milano) con la quale si fa rinuncia al R. Governo della concessione per la costruzione e l' esercizio della ferrovia di IV categoria Monza-Besana, accordata con R. Decreto 20 settembre 1882, lasciando che la ferrovia stessa venga costruita per cura dello Stato nei sensi e colle norme stabilite dalla legge 28 aprile 1885, ed a tale effetto il Comune rinuncia al diritto di partecipazione al prodotto netto dell' esercizio e si obbliga al pagamento della quota di concorso a suo carico, pei combinati effetti dell'art. II della legge del 1879 e dell'art. 18 della legge del 1885.

Ferrovia Como-Erba-Canzo-Asso. — Domenica 18 corr. ottobre, si tenne ad Erba l' annunziata adunanza dei promotori di questa nuova ferrovia. Dopo lunga discussione, si approvò all' unanimità un ordine del giorno proposto dall' on. Prinetti, per la nomina di un Comitato che « curi energicamente gli studii e l'innoltro al Consiglio provinciale della domanda per la ferrovia di quarta categoria Como-Erba-Canzo-Asso ».

Ecco i componenti del Comitato, quale fu eletto da 15 sindaci firmatari della circolare d'invito:

Presidente: On. Merzario — Segretario: Brambilla nobile Francesco — Membri: Sindaco di Como, id. di Erba, id. di Canzo, id. di Asso, id. di Caslino, id. di Alzate, id. di Vill'Albese.

Ferrovia Novara-Varallo. — Anche durante lo scorso mese di settembre l' Impresa G. Marsaglia ha proseguito con energia i lavori di costruzione dell' ultimo tronco della ferrovia da Novara a Varallo compreso fra Borgosesia e Varallo. Il compimento del tronco può dirsi oramai assicurato pel primo del mese di marzo del prossimo anno.

Ferrovia Ormea al Mare. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 22 corr. ottobre, approvava il seguente ordine del giorno:

Il Consiglio fa adesione alla domanda del Consiglio comunale di Porto Maurizio perchè il Governo voglia accogliere fra le linee di 4ª categoria quella Ormea al Mare, e manda alla Deputazione perchè completi nel più breve tempo possibile gli studi sulla questione, presentando le proposte sull'invito avuto dalla Provincia di Porto Maurizio circa la costituzione del relativo Consorzio.

Ferrovia Genova-Acqui-Asti. — Il Ministero ha già fatto un primo stanziamento di fondi a favore della costruzione della ferrovia Asti-Acqui-Ovada-Genova. Una squadra di ingegneri attende ora agli ultimi studi pel tronco Campo Ligure-Genova. Si spera che si potrà al più presto dar principio ai lavori della grande galleria che deve attraversare l'Appennino.

Nella scorsa settimana il senatore Saracco si è recato a Roma. A quanto si dice, lo scopo del suo viaggio sarebbe stato quello di definire l'ammontare dello stanziamento, e di conferire con alcune grandi case che intendono assumere la costruzione della linea.

Ferrovia Cuneo-Saluzzo. — Durante il mese di settembre p. p. furono energicamente dall'Ufficio del Genio civile di Cuneo proseguiti gli studi per la compilazione del progetto definitivo del secondo tronco della linea da Cuneo a Saluzzo, compreso fra Busca e Saluzzo, nonchè dell'altro progetto per l'innesto della linea stessa con le esistenti Moretta Saluzzo e Savigliano-Saluzzo.

Entrambi i detti progetti saranno presentati alla superiore approvazione nei primi dell'entrante mese di novembre.

Le ferrovie al Consiglio provinciale di Torino. — Nella seduta del 23 corr. questo Consiglio provinciale, su proposta della Deputazione e della Commissione di finanza, deliberava di optare per la riduzione delle quote ferroviarie incombenti alla Provincia per la costruzione delle ferrovie complementari, rinunciando alla compartecipazione negli utili.

La stazione di Trastevere in Roma. — L'onorevole comm. Allievi, vice-presidente della Società Mediterranea, ha presentato all' on. ministro Genala il piano esecutivo per la stazione di Trastevere e relativo raccordamento con la linea principale.

A questo proposito abbiamo appreso che la Società ferroviaria avrebbe pure in animo di costruire, annesse a questa stazione succursale, delle grandi officine di riparazione di macchine e altro, le quali saranno di un vero e reale vantaggio al quartiere di Trastevere, potendo somministrare lavoro a molti operai e assai più utile che il semplice movimento dei viaggiatori e delle merci.

Servizio ferroviario. — *Il trasporto dei bagagli* — Sopra proposta della Società della rete Adriatica i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura hanno approvata una modificazione all'art. 43 del regolamento tariffe relative ai bagagli, nella seguente dicitura:

« Sono considerati ed ammessi come bagagli quei soli effetti che, per uso proprio del viaggiatore e della sua famiglia, ordinariamente si trasportano in bauli, valigie, sacche da viaggio, cappelliere, cassette, scatole e simili, nonchè i campioni, purchè di questi sia fatta dichiarazione a norma dell'art. 48, pagando in aggiunta alla tassa sul peso come bagaglio, quella del numerario e degli oggetti preziosi.

« I campioni ed i campionari di merci, presentati dai viaggiatori senza la dichiarazione del valore, possono pure essere trasportati come bagaglio, e sono tassati unicamente in base al peso; ma in questo caso la spedizione si considera eseguita a tariffa speciale e quindi la responsabilità dell'Amministrazione pei ritardi, per le perdite ed avarie, è quella stessa stabilita per le merci a tariffa speciale.

« Questa condizione s'intende accettata dal viaggiatore col semplice ritiro dello scontrino di che all'art. 47.

« Le materie e le cose pericolose, infiammabili od esplosive, e quelle che possono recare danno al materiale delle ferrovie, sono escluse dal trasporto come bagaglio, nè il viaggiatore può portarle seco in qualsiasi modo, ma è obbligato a consegnarle con precisa indicazione e separatamente, come è detto all'articolo 102.

Sono parimenti esclusi il numerario e gli oggetti preziosi o come tali considerati, la spedizione dei quali è regolata dalle relative tariffe.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere — Il Dipartimento delle poste e ferrovie, ha pubblicato il riassunto statistico dell'esercizio delle strade ferrate nella Svizzera a trazione di locomotive nell'anno 1884.

Secondo questo prospetto, la lunghezza delle linee a scartamento normale era alla fine del 1884 di 2,667,359 metri, e quello delle ferrovie speciali di 90,599 m., ossia in complesso m. 2,757,958.

Il materiale ruotante per le ferrovie normali consisteva in 583 locomotive, 1724 vetture per passeggieri con 77,120 posti, e 8913 vagoni-merci della capacità di 92 337.0 tonnellate per le ferrovie normali, e di 36 locomotive, 83 vetture con 3125 posti e 118 carri-merci della capacità di 683.0 tonnellate per le ferrovie speciali; in complesso 619 locomotive, 1807 vetture con 80,245 posti e 9031 carri della capacità di 93,020.0 tonnellate.

Durante il passato anno, le ferrovie normali trasportarono 22,842,544 passeggieri e 7,292,846 tonnellate di mercanzia, e le ferrovie speciali 646,096 passeggieri e 52,343 tonnellate di mercanzia; in complesso 23,488,640 passeggieri e 7,345,189 tonnellate di mercanzia.

Il prodotto dell'esercizio fu di fr. 26,922,166 per trasporto passeggieri, fr. 39,994,227 per trasporto di bagagli e mercanzie, e fr. 3,642,276 per introiti diversi, ossia in complesso fr. 70,558,669 (fr. 25,240 in media per chilom.) per le ferrovie normali, e fr 806,099 per trasporto passeggieri, fr. 190,374 per trasporto bagagli e mercanzia e franchi 90,088 per introiti diversi, ossia in complesso franchi 1,086,561 (fr. 12,154 in media per chilom.) per le ferrovie speciali. In complesso fr. 27,728,265 per trasporto viaggiatori, fr. 40,184,601 per trasporto bagagli, bestiame e mercanzia, e fr. 3,732,364 per introiti diversi, ossia franchi 71,645,230 in complesso (fr 24,831 in media per chilom.).

Le spese d'esercizio per le linee normali furono di franchi 33 530,898 e le spese diverse di fr. 4,242,492, ossia in complesso di fr. 37,773,390 (fr. 13,512 in media per chilom.), e per le linee speciali di fr. 661,333 per l'esercizio e di fr. 100,192 per spese diverse, ossia in complesso di franchi 761,525 (fr. 8,518 in media per chilom.). In complesso, le spese d'esercizio di tutte le ferrovie svizzere nel 1885 furono di fr. 34,192,231 per l'esercizio, di fr. 4,342,684 per spese diverse, ossia in complesso di fr. 38,534,915 (franchi 13.357 in media per chilometro).

Al conto *profitto e perdite* per tutte le linee si rilevano le seguenti cifre:

Attivo: Saldo dell'anno precedente fr. 2,466,957; eccedenti di entrata d'esercizio fr. 33,110,315, prodotto di capitali fr. 2,059,331, prodotto di imprese accessorie fr. 179,351, somme prelevate sui fondi speciali fr. 4,752,239, sovvenzioni per l'esercizio fr. 208,549, entrate diverse fr. 39,637. — Totale fr. 42,816,379.

Passivo: Interessi in conti correnti, provvisioni, ecc. fr. 591,510, interessi coperti dai prestiti consolidati franchi 24,346,325, interessi non coperti dai prestiti consolidati fr. 316,411, ammortizzazioni, deprezzamenti e versamenti ai fondi-costruzione fr. 3,590,841, versamenti ai fondi speciali fr. 5,018,804, spese a scopi diversi fr. 337,164, dividendi alle azioni fr. 5,334,491, saldo a conto nuovo franchi 3,280,833. — Totale fr. 42,816,379.

Bilancio, — attivo: capitali non ancora versati (sulle azioni fr. 27,890, sui prestiti consolidati fr. 203,750, sulle sovvenzioni fr. 333,064) fr. 564,704; capitali spesi (conti costruzioni fr. 898,701,433, perdite di corsi sulle azioni fr. 21,515,121, spese da ammortizzarsi fr. 117,289,861, spese di impianto di imprese accessorie fr. 2,504,130) franchi 1,040,010,545; fondi disponibili (per incassi, titoli, debitori diversi fr. 55,466,342, beni in fondi o provvisioni di materiali fr. 12,610,391) fr. 68,076,733, saldo passivo del conto profitti e perdite fr. 1,372,195. — Totale fr. 1,110,024,177.

Passivo: capitale d'impianto (per azioni fr. 355,995,200, per prestiti consolidati fr. 571,514,566, per sovvenzioni fr. 122,464,434, per capitale ammortizzato e fondi d'impianto proveniente di prodotti di esercizio fr. 1,791,957), fr. 1,051,766,157; debiti correnti (per titoli, coponi e prorata d'interesse fr. 15,189,398, per casse di soccorso e cauzioni del personale fr. 327,227, creditori diversi franchi 14,447,592) fr. 29,964,217; fondi speciali fr. 23,640,775; saldo attivo del conto profitti e perdite fr. 4,653,028. — Totale fr. 1,110,024,177.

Ferrovie francesi. — Dietro autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici della Repubblica francese, il 5 prossimo novembre verranno aperte all'esercizio dalla Compagnia delle Ferrovie dell'Est, le due ferrovie La Ferté Gaucher-Séranne e Fère-Champenoise-Vitry le François. La prima di queste due ferrovie ha una lunghezza di metri 40,688, e la seconda è lunga m. 50,466.

Ferrovie ungheresi. — Da una recente pubblicazione dei risultati ottenuti nel 1884 dall'esercizio delle ferrovie dello Stato in Ungheria, ricaviamo che i prodotti totali raggiunsero nel predetto anno la somma di fior. 27,160,000, mentre nel 1883 non erano stati che di fior. 25,030,000. Il prodotto per treno-chilometro fu di fior. 2.11. A confronto dell'anno precedente si ha un aumento dell'8 52 0[0.

Le spese si elevarono a fior. 18,270,000, ossia al 67.27 0[0 degli introiti.

Il prodotto netto fu di fior. 8,900,000, ossia del 2.6 0[0 circa del capitale impiegato; mentre nel 1883 il reddito di detto capitale fu di circa il 3 0[0 Questa diminuzione si attribuisce ai poco soddisfacenti risultati ottenuti dall'esercizio delle ferrovie riscattate.

Ferrovie bulgare. — Gli azionisti della strada ferrata da Varna a Rustchuk si sono riuniti l'8 corr. in assemblea generale straordinaria ed hanno approvato la cessione della linea al Governo bulgaro.

Ferrovie rumene. — Scrivono da Bukarest che proseguono attivamente i lavori per completare quella rete ferroviaria dello Stato. Fra le linee in costruzione occorre anzitutto ricordare quella da Bukarest a Czernawoda, destinata a completare le comunicazioni ferroviarie fra Czernawoda e Kustendjé, ed a formare così una linea diretta fra la capitale ed il Mar Nero. Intanto a Kustendjé si faranno tutti gli impianti necessari per rendere quella città un importante porto.

Oltre alla sovraricordata grande arteria, si stanno costruendo parecchie linee di diramazione. Citeremo fra queste la ferrovia Costesi-Turnu-Magurelli, la ferrovia Golesti-

Compulung e quella da Berlad a Vaslui (Moldavia): la prima, che si congiungerà colla linea Verciorava-Pitesti, si dirige da una parte verso il sud e dall'altra verso il Danubio: la seconda condurrà alla frontiera della Transilvania.

Tutte queste ferrovie riunite avranno uno sviluppo di 240 chilometri, senza tener conto di quelle altre linee le quali finora non sono che allo stato di progetto, ma che non tarderanno ad essere costrutte.

Notizie Diverse

Stazione di Milano. — Il giorno 16 del prossimo novembre verrà istituito, presso la stazione centrale di Milano, un comando militare permanente di stazione conforme a quelli già esistenti nelle stazioni di Bologna, di Firenze e di Roma.

Vagoni cisterna. — I nuovi vagoni *cisterna*, costruiti espressamente per il trasporto del petrolio, fecero la loro comparsa.

La costruzione è solida. Essi sono capaci del trasporto di 100 quintali di petrolio. È molto lodevole ed economico il metodo tenuto nel caricarli. Si fa avvicinare il vagone sulla calata al luogo dove vengono sbarcati i barili pieni del liquido che viene vuotato entro i recipienti o cisterne esistenti nel vagone stesso. Quando le cisterne sono piene si chiudono ermeticamente.

Con questo nuovo metodo di trasporto il negoziante-compratore non paga che il trasporto del liquido, risparmia la noia della spedizione dei barili e si evita il pericolo che, durante il viaggio, qualche barile si rompa ed arrivi a destinazione perfettamente vuoto, come avvenne più d'una volta.

Nuovo ponte sul Weser. — Il 30 settembre è stato aperto solennemente al pubblico servizio il nuovo ponte sul fiume Weser presso Holzminden, nel ducato di Brunswick.

Questo ponte è stato costruito dalla ditta intraprenditrice Holzmann e C. di Francoforte dietro i piani dell'ingegnere superiore Lauter: ha una lunghezza di 120 metri ed una larghezza di dieci. Diresse la costruzione l'ingegnere Haag. La parte superiore, che è di ferro, è stata fornita dalle officine della Dortmunder Union.

Un lago artificiale. — Leggiamo nei giornali del Belgio che il Consiglio comunale di Spa sta discutendo un progetto dell'ingegnere Bodys per creare nelle vicinanze di quella stazione termale belga un lago lungo un chilometro, largo 130 metri e capace di 240,000 m. c. Esso sarebbe alimentato da tre affluenti del fiume Wayai. Il sito prescelto sarebbe de' più pittoreschi, e la pesca, il canottaggio, i bagni d'acqua dolce aggiungerebbero il loro fascino agli altri molti della graziosa città. In pari tempo l'acqua del nuovo lago servirebbe allo sciacquamento dei canali, migliorerebbe di molto le condizioni sanitarie della città arsennese.

L'Associazione degli ingegneri di Liegi si è pronunciata in favore del progetto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI

I valori ferroviari ebbero la scorsa settimana la solita vicenda, cioè i soli titoli che diedero luogo a decisa attività di transazioni, furono le azioni della Società delle Meridionali le quali quotate a principio al prezzo di 695 chiusero a 699, e le azioni della Società Mediterranea, le quali in modo speciale vennero negoziate assiduamente e con fervore spiegato a principio al prezzo di 547 e successivamente 556 a 561. Sulle piazze germaniche si levò in favore di questo titolo un vento dei più propizi che lo spinse sulla piazza di Berlino al corso di oltre 570.

Era d'uopo che d'oltre monti venisse all'Italia il buon esempio, di apprezzare degnamente un valore, che il tempo porrà sopra ben altre e più elevate basi di quelle su cui poggia presentemente.

CONVOCAZIONI

Società della ferrovia Mortara-Vigevano. — Assemblea generale ordinaria pel 31 corrente ottobre alle ore 12 meridiane nel palazzo municipale in Vigevano, per rapporto del Consiglio di Direzione; presentazione del rendiconto sociale 1884 — Relazione delli signori sindaci sul detto Rendiconto e deliberazioni relative; nomina di tre sindaci e di due supplenti a termini dell'art. 183 del Codice di commercio; nomina di un consigliere della Direzione in surrogazione del dimissionario sig. Massimiliano Gusberti; domanda della signora Rosa Malè vedova Vismara.

Qualora la presente adunanza di prima convocazione non possa aver effetto, a termini dell'art. 25 degli statuti resta fin d'ora fissato il giorno 14 successivo novembre per la seconda adunanza.

VERSAMENTI

Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia. — Giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 3 ottobre 1885 si invitano i possessori delle azioni a versare pel 15 novembre prossimo venturo presso la Banca Nazionale, sede di Roma, il quarto decimo del relativo montare, pari a L. 50 per azione.

Il presente avviso vale per gli effetti di cui all'articolo 41 dello statuto sociale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione del Genio militare di Venezia (31 ottobre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di manutenzione ordinaria e di miglioramento dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Venezia dal 1.o gennaio 1886 al 30 giugno 1889, della spesa complessiva di L. 168,000, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 2.60 per cento. (V. n. 40 del *Monitore).*

Amministrazione provinciale di Roma (31 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto della manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco I, dalle mura di Roma alla Porta di S. Croce di Tivoli, per cinque anni dal 1.o gennaio 1885 al 31 dicembre 1889. Cauz. provv. L. 2,000; def, il decimo del canone annuo.

Comune di Buonalbergo. Prov. di Benevento (2 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori di costruzione per la sistemazione e completamento della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Buonalbergo arriva alla stazione ferroviaria di Montecalvo, della lunghezza di m. 6271, giusta il progetto compilato dall'ingegnere delegato stradale, sig. Fadda, il di cui studio venne approvato con decreto prefettizio 11 settembre ultimo, per il prezzo a base d'asta di L. 112,283.67.

Alla somma che forma la base dell'asta, non sono comprese le spese imprevedute per espropriazioni, direzione, assistenza e sorveglianza. I lavori dovranno ultimarsi entro il termine di anni tre a decorrere dalla consegna. Cauz. provv. L. 6,000; def. il settimo. Fat. ore 10 ant. 21 novembre.

Città di Roma (2 novembre, ore 11 ant., fat.) — Appalto dei lavori di fondazione da eseguirsi per la costruzione di un serbatoio di acqua della capacità di metri cubi 3,000, da erigersi presso Santa Croce in Gerusalemme, provv. aggiudicato mediante il ribasso di L. 19 0[0 sulla somma prevista di lire 160,000. (V. n. 40 del *Monitore*).

Prefettura di Genova (3 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada obbligatoria consortile, detta di Pian di Barca, che dall'abitato di Pignone mette alla provinciale Genova-Spezia, in territorio dei comuni di Pignone e di Beverino, della lunghezza di metri lineari 4190. Prezzo ridotto L. 35,810.36. (V. n. 40 del *Monitore).*

Prefettura di Pesaro e Urbino (4 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Appalto per la correzione della strada nazionale Flaminia n. 44 alle salite di San Pellegrino, tra il Furlo e l'abitato di Calmazzo, della lunghezza di m. 558.20, in base alla somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 24,600. I lavori dovranno ultimarsi entro giorni 365 naturali e consecutivi dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,200; def. il decimo. Fat. 19 novembre.

Prefettura di Mantova (4 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto dei lavori di imbancamento dell'argine destro di Po in Golena Marina fra i cippi 151 e 161 nel comune di S. Benedetto Po. Prezzo ridotto L. 39,325.87. Cauz. provv. L. 2,600; def. il decimo.

Comune di Bussoleno (5 novembre, ore 3 pom., def.) — Appalto delle opere di sistemazione della strada lungo Dora, pel tratto tra la piazza della Chiesa ed il ponte. Prezzo ridotto L. 7,410. (V. n. 39 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione di Cuneo (5 novembre, ore 11 ant., def.) — Appalto per la costruzione di una caserma capace di un battaglione e la sistemazione delle caserme Piazza Castello e San Filippo per l'accasermamento di un reggimento fanteria completo in Fossano. Prezzo ridotto L. 175,959. (V. n. 38 e 41 del *Monitore*).

Amministrazione consorziale della strada Iglesias-Guspini per Flumini Maggiore ed Arbus. Comune d'Iglesias (5 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto simultaneo della costruzione dei due tronchi di strada comunale obbligatoria da Flumini-Maggiore ad Arbus. Prezzo ridotto L. 307,915.87. (Vedi n. 35, 38 e 41 del *Monitore*).

Comune di Ronciglione (5 novembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di sistemazione del cemetero di questa città provv. aggiudicato mediante il ribasso del 23 p. 0|0 sul prezzo preventivato in L. 24,515.91, e appalto dei lavori di sistemazione delle condotture interne dell'acqua del lago, provv. aggiudicato mediante il ribasso dell'8 per cento sul prezzo preventivato in L. 24,155.55. (V. n. 41 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione di Genova (5 novembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di sistemazione e prolungamento del fabbricato Passa-Parola, nell'ex-forte di Savona, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 11.55 per cento su L. 54,000. (V. n. 40 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Torino (6 novembre, ore 3 pom., 1.a asta) — Appalto dei lavori di manutenzione dei fabbricati militari del campo di S. Maurizio e Poligono di Lombardore dal gennaio 1886 al 30 giugno 1889, ascendenti, a L. 35,000. Dep. L. 3,500. Fat. mezzodì 21 novembre.

Città di Ceva (7 novembre, ore 9 ant., 1.a asta) — Appalto della strada comunale di Paroldo o Vallebovina, della lunghezza di m. 3276, da ultimarsi in 8 anni. Prezzo totale L. 87,988. Cauz. provv. L. 2,000, def. L. 3,500. Fat. mezzodì 23 9bre.

Prefettura di Sassari (7 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la ricostruzione del ponte sul Rio Perdas Fittas e per la deviazione di un tratto di strada della lunghezza di m. 327.50, e per il rialzamento dell'impigliatura della comunale Fonni-Gavoi. Prezzo ridotto L. 38,421.57. (V. n. 38 e 40 del *Monit.*).

Amministrazione dei tre R. Educandati femminili di Napoli Largo Miracoli n. 37 (7 novembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori bisognevoli pel completamento del locale di residenza del terzo Reale Educatorio Regina Margherita in Santa Teresa agli studi. Importo L. 84,000 dalle quali dovrà sottrarsi la cifra di spesa per la illuminazione e gas, cosa che sarà eseguita a parte e da altro imprenditore. I lavori debbono essere compiuti fra 4 a sei mesi, secondo il dettaglio contenuto nell'art. 17 dell'analogo capitolato d'oneri con questa modifica, cioè, fra 5 mesi quelli della 1.a categoria, fra 6 mesi quelli della 2.a e fra 4 mesi quelli della 3.a. Cauz. provv. L. 4,200. Fat. mezzodì 14 novembre.

Utenza del Roggione di Campalestro - Congregazione di Carità di Milano, via Olmetto, 6 (9 novembre, ore 1 pom., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di una pescaia o chiusa in muratura e pietre da taglio attraverso il torrente Agogna in territorio di Olevano, provincia di Pavia, per la derivazione del Roggione detto di Campalestro. L'esecuzione dell'opera, il cui importare è presunto in L. 75,000, dovrà essere ultimata per il giorno 31 marzo 1886. Dep. L. 8,000.

Deputazione provinciale di Modena (9 novembre, ore 11 1|2 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muramento sul fiume Secchia alla Motta in continuazione alla strada provinciale Carpi-Mirandola. Prezzo L. 207,990. Cauz. provv. L. 6,000; def. il decimo. Dep. per spese L. 2,000. Fat. a giorni 9.

Prefettura di Sondrio - pel Ministero dei lavori pubblici (10 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di deviazione con costruzione di galleria di una tratta della strada nazionale dello Spluga, nel tronco da Chiavenna al Giogo, fra il ponte Scalcini e la Stalla della Chiesa, della lunghezza di m. 257.90, per L. 76,960. I lavori dovranno compiersi entro un anno dalla consegna. Cauz. provv. L. 7,500; def. lire 15,000. Fat. a giorni 15.

Municipio di Atripalda. Prov. di Avellino (11 novembre, ore 10 ant., def.) — Appalto della costruzione di una dogana per la vendita dei cereali da impiantarsi nel lato orientale del gran mercato di questa città. Prezzo ridotto L. 36,921. (V. n. 37 del *Monitore*).

Prefettura di Cagliari (12 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto della ricostruzione in calce di metri lineari 514.50 di muro a secco con superiore parapetto, lungo la strada nazionale orientale n. 75 fra Cagliari e Terranova, terzo tronco fra Tortolì ed il confine della provincia, per L. 43,446.22. I lavori dovranno esser compiuti nel termine perentorio di mesi sei dalla consegna. Cauz. provv. L. 2,300; def. il decimo. Fat. mezzodì 30 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cuneo (13 novembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle dell'Argentera, compreso fra il ponticello sul rivo Ferrero e m. 180.90 oltre la strada del forno pubblico di Gaiola, della lunghezza di m. 1,815.20, provvisoriamente deliberato per L. 146,297.25, dietro l'ottenuto ribasso di L. 24.10 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 40 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (13 novembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del 1.o tronco della strada nazionale n. 31 degli Abruzzi, da Sulmona al ponte Titolo Giove, compreso fra il Piano di Cinquemiglia e Roccapia, della lunghezza di m. 5,897.40, provv. deliberato per L. 136,016.70, dietro l'ottenuto ribasso di L. 19.60 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 40 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (13 novembre, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del 2.o tronco della strada nazionale n. 31, da Solmona a Ponte Titolo Giove, compreso fra Roccapia e l'attraversamento dell'attuale strada nazionale sotto la fontana di Pettorano sul Gizio, di lunghezza di metri 10,483.54, provv. deliberato per L. 240,908.75, dietro l'ottenuto ribasso di L. 22.50 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 40 del *Monitore*).

Comune di Monte Compatri. Prov. di Roma (15 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto dei lavori di costruzione delle fogne nelle strade interne. Prezzo L. 46,000. Dep. L. 3,000. Fat. ore 4 pom. 30 novembre.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Alta Italia la fornitura di n. 30 vetture miste *AB*.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1885

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	17,116.73	637.65	17,754.38
Torino-Lanzo	» 32	42,938.23	10,806.69	53,744.92
Settimo-Rivarolo	» 23	15,710.06	11,072.46	26,782.52
Santhià-Biella	» 30	34,948.65	24,301.21	59,249.86
Fossano-Mondovì	» 21	6,329.23	91.57	6,420.80
Sassi-Superga	» 3	8,173.70	»	8,173.70
		125,216.60	46,909.58	172,126.18

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 40,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dall' 11 al 20 Ottobre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,416,124.23
Merci a Grande Velocità	»	521,699.69
Merci a Piccola Velocità	»	1,979,139.58
Telegrafo	»	14,605.17
Complessivamente al lordo	L.	**3,931,568.67**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 20 Ottobre* 1885.

Viaggiatori	L.	16,238,144.76
Merci a Grande Velocità	»	4,874,213.69
Merci a Piccola Velocità	»	19,831,372.08
Telegrafo	»	169,768.47
Complessivamente al lordo	L.	**41,113,499.00**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dall' 11 al 20 ottobre* 1885.

	Vicenza-Schio Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 140	Chil. 14	Chil. 33	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 6	Chil. 18
Viaggiatori.	25,[illegible]05.09	2,940.50	3,417.20	1,649.05	3,348.10	2,360.10	1,455.10	2,034.20
Bagagli. .	403.68	121.45	39.50	7.95	66.65	3.40	3.50	»
Merci G. V.	3,771.25	299.45	233.90	141.20	543.55	»	»	»
Merci P. V.	11,825.40	1,464.35	1,410.00	2,186.40	548.60	201.05	»	»
Totali . .	41,270.[illegible]	4,825.75	5,100.60	3,984.60	4,506.90	2,564.55	1,458.60	2,034.20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 200 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

EMISSIONE DI 60,000 AZIONI

da Lire 500 ciascuna

come da deliberazione dell'Assemblea Generale del 29 Maggio 1884

pubblicata il 6 Novembre 1884

con Decreto 5 *Luglio* 1884 *del Tribunale civile e correzionale di Firenze*

A concorrere alla quale hanno diritto soltanto i portatori delle Azioni in circolazione

portanti i numeri d'iscrizione

dall' 1 al 200000 e dal 260001 al 360000

o Cartelle di godimento, corrispondenti alle Azioni rimborsate

1° Le nuove Azioni sono emesse a L. 500 ciascuna, col godimento dal 1° Gennaio 1886, dal qual giorno esse sono interamente parificate nei loro diritti a quelle attualmente in circolazione.

2° Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione che portano i numeri d'iscrizione dall' **1** al **200000** e dal **260001** al **360000** o cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, nella proporzione di una nuova Azione per ogni cinque di quelle in circolazione.

3° I portatori delle Azioni in circolazione i quali volessero parteciparе all' acquisto delle nuove, dovranno presentare le domande di sottoscrizione dal 16 Novembre 1885 fino al 31 Gennaio 1886.

alla SEDE DELLA SOCIETÀ A FIRENZE, o ai seguenti Istituti e Case bancarie:
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a Firenze.
» » » » a Roma
» » » » a Torino
» » » » a Genova
» Cassa Generale a Genova
» Banca di Credito Italiano a Milano
ai signori Jacob Levi e figli a Venezia
alla Banca Nazionale, succursale a Livorno
» » » sede di Napoli
» Banque d' Escompte de Paris a Parigi
» Banque de Paris et des Pays Bas a Parigi
» Société Générale de Crédit Industriel et Commércial a Parigi
ai signori Baring Brothers e C. a Londra
» » Bonna e C. a Ginevra
» » De Speyr e C. a Basilea.

(Segue)

4° Le domande di sottoscrizione dovranno essere accompagnate dal versamento integrale di L. 500 per ogni Azione richiesta, e dalla distinta delle Azioni o Cartelle di godimento in circolazione, le quali debbono essere contemporaneamente presentate. Sopra queste Azioni, o Cartelle di godimento sarà posto un bollo per accertare che quei Titoli hanno fatto uso del diritto di opzione e saranno restituite al presentatore.

I versamenti fuori d' Italia si faranno al cambio che giornalmente sarà indicato.

A coloro i quali effettueranno il pagamento prima del 31 Dicembre sarà corrisposto l'interesse al saggio del 5 0[0 annuo dal giorno del pagamento sino al 31 Dicembre 1885. Coloro che eserciteranno il diritto di opzione dal 1° Gennaio 1886 dovranno corrispondere il medesimo interesse del 5 0[0 dal 1° Gennaio al giorno del pagamento.

5° Sarà rilasciata all' atto della sottoscrizione una ricevuta provvisoria di Cassa per l' ammontare del pagamento delle L. 500 per ogni Azione richiesta.

6° Questa ricevuta dovrà essere restituita all'atto della consegna delle Azioni nuove, la quale sarà fatta dalle stesse Case presso le quali fu fatta la sottoscrizione nel termine di tempo che verrà indicato dalle Case stesse.

7° I portatori delle Azioni o Cartelle di godimento in circolazione, i quali non avranno fatta la domanda di sottoscrizione come è detto al paragrafo 3 trascorso che sia il 31 Gennaio 1886 si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all' acquisto delle Azioni nuove.

Firenze, 15 *Ottobre* 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB *Le formule stampate delle domande si trovano presso la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, e presso i Banchieri incaricati.*

SOCIETA' GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

FIRENZE, GENOVA, ROMA e TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50,000,000 — *Versato L.* 40,000,000

Sede di Torino *(Via Ospedale N. 21).*

La Società avverte i suoi Conti-Correntisti che, a datare dal 1.° *Novembre p. v.* il tasso d' interesse verrà portato dal 2 1[2 al 3 0[0.

Torino, 15 ottobre 1885.

La Direzione.

TORINO, 1885

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze. 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 4 Novembre 1885. — Num. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

COMITATI DI STRALCIO
delle Ferrovie dell' Alta Italia e Romane

La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corr. novembre pubblica il seguente decreto, in data 6 giugno 1885, controfirmato dai ministri Genala, Magliani e Pessina, che prescrive le disposizioni per l' adempimento del mandato affidato ai Comitati di stralcio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane.

Art. 1. Sono istituiti due Comitati di stralcio, di cui uno per la rete delle ferrovie Alta Italia con sede a Milano, e l'altro per la rete delle ferrovie Romane con sede a Firenze, con l'incarico di procedere alla liquidazione di tutte le pendenze sì attive che passive delle rispettive gestioni governative cessanti.

Art. 2. I predetti Comitati saranno costituiti come segue:

Per la rete delle ferrovie Alta Italia — *Fenolio* commendatore avv. Bernardo, presidente; *Molfino* comm. avvocato Giorgio, membro; *Bussi* comm. ing. Gabriele, id.; *Ratti* comm. ing. Gaetano, id.; *Petitbon* comm. Lodovico, id.

Per la rete delle ferrovie Romane — *Nobili* commendatore avv. Niccolò, presidente; *Puccini* comm. avv. Giovanni, membro; *Marchettini* cav. ing. Natale, id.; *Bertina* comm. Callisto, id.; *Ferretti* cav. Paolo, id.

In caso di assenza o di impedimento del presidente, ne farà le veci il membro del Comitato più anziano fra i presenti. Eserciterà le funzioni di segretario presso ciascun Comitato un funzionario amministrativo dei Commissariati per la sorveglianza all'esercizio delle ferrovie, da designarsi dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 3. Per l'adempimento del loro mandato i predetti Comitati osserveranno quanto è prescritto dalle disposizioni qui annesse, viste per ordine Nostro dai Ministri segretari di Stato pei lavori pubblici e pel tesoro.

Art. 4. Sono rispettivamente assegnate le indennità mensili di lire 1,000 ai presidenti e di lire 900 ai membri dei predetti Comitati. Però ai membri dei Comitati provvisti di stipendio come ufficiali dello Stato ed ai segretari dei Comitati medesimi sarà assegnata una speciale indennità da determinarsi con provvedimento Ministeriale.

La spesa corrispondente sarà imputata al capitolo 133 *bis* del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per lo esercizio 1885-86.

DISPOSIZIONI *relative alla liquidazione* 30 *giugno* 1885 *dei conti delle cessanti Amministrazioni governative delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane.*

Art. 1. Per effetto della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) che approva i contratti per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula dovendo cessare col 30 giugno 1885 l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane, assunto provvisoriamente dal Governo in forza delle leggi del dì 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª) e 25 dicembre 1881, n. 545 (serie 3ª), due Comitati di stralcio, di cui uno per la rete dell'Alta Italia e l'altro per la rete Romana, procederanno alla liquidazione di tutte le pendenze attive e passive delle rispettive cessanti gestioni governative, giusta le norme di cui ai seguenti articoli.

Art. 2. Per la validità delle deliberazioni che saranno adottate dai Comitati di stralcio è necessario la presenza di almeno tre membri all'adunanza.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti; in caso di parità, prevale il voto del presidente.

Art. 3. Il numerario e i valori esistenti a tutto il 30 giugno 1885 nelle rispettive Casse centrali riferentisi all'esercizio, sotto deduzione di quanto occorre pel saldo delle paghe al personale nel mese stesso, saranno immediatamente versati nella Tesoreria provinciale di Milano per l' Alta Italia, e in quella di Firenze per le Romane, in conto proventi delle strade ferrate di proprietà dello Stato o in conto tasse sul prodotto a grande e piccola velocità.

I valori ed i titoli di credito estranei all'esercizio, esi-

stenti all'epoca predetta nelle Casse centrali, saranno dati temporaneamente in deposito alle nuove Società ferroviarie, e rispettivamente cioè alla Mediterranea quelli esistenti nella Cassa centrale dell'Alta Italia, ed all'Adriatica quelli esistenti nella Cassa centrale delle Romane.

Con ulteriori disposizioni sarà regolata la definitiva assegnazione dei suddetti valori e titoli di credito.

Art. 4. Il numerario e valori esistenti a tutto il 30 giugno 1885 presso le stazioni e nelle Casse subalterne saranno versati nelle Casse delle rispettive Società ferroviarie in conto corrente.

Art. 5. I predetti Comitati di stralcio eserciteranno la più ampia sorveglianza e sindacato sui lavori di contabilità e controllo relativi alla liquidazione delle cessanti gestioni governative che, a termine dell'art. 105 del capitolato annesso ai rispettivi contratti, le Società ferroviarie devono fare eseguire dal proprio personale, il quale sarà scelto fra quello delle ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane pei lavori di liquidazione della rete a cui rispettivamente ha appartenuto durante l' esercizio provvisorio governativo.

Art. 6. In base alle disposizioni transitorie per il passaggio al 1° luglio 1885 dell'esercizio delle strade ferrate alle tre Società per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, concordate ed accettate dalle Amministrazioni ferroviarie cessanti e dalle Società ferroviarie subentranti, ed approvate dal Governo in data del 27 maggio 1885, i Comitati di stralcio procederanno alla liquidazione delle gestioni governative, prendendo all'uopo le opportune intelligenze con le Società esercenti per la presentazione dei documenti dimostrativi e giustificativi delle attività e passività delle gestioni medesime.

Tutte le operazioni di debito e credito e le conseguenti d' introito e di pagamento dovranno essere accertate ed approvate dai Comitati di stralcio ed i documenti riepilogativi delle singole operazioni dovranno essere rivestiti della dichiarazione di accettazione per parte dei Comitati medesimi.

Art. 7. Le somme che dipendentemente da siffatte liquidazioni risulteranno riscosse o dovute dalle cessanti gestioni governative saranno dal 1° luglio 1885 in poi incassate e pagate dalle rispettive Società ferroviarie in conto corrente.

Art. 8. I conti correnti, di cui al precedente articolo 7, saranno sistemati:

a) Per le somme incassate, mediante versamenti nelle Tesorerie provinciali rispettivamente di Milano e di Firenze a richiesta del direttore generale del Tesoro;

b) Per le somme pagate, mediante regolazione dei documenti giustificativi delle spese.

Art. 9. I Comitati procederanno alla liquidazione al 30 giugno del 1885 di tutti i conti riferentisi a lavori e provviste imputabili al conto capitale in corso di esecuzione coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici; nonchè alla sistemazione di tutte le pendenze relative ai conti medesimi ed a quanto altro possa riguardare la gestione governativa.

Art. 10. I conti delle spese non risultanti da contratti approvati e quelli delle spese straordinarie occorrenti per la liquidazione delle passività delle Amministrazioni cessanti saranno cerziorati dai Comitati e trasmessi al Ministero dei lavori pubblici per l' approvazione e pei relativi provvedimenti di pagamento.

Art. 11. I presidenti dei Comitati avranno la rappresentanza legale dei Comitati di stralcio di fronte ai terzi e terranno la corrispondenza col Governo e con le altre Amministrazioni. Essi stipuleranno con l' autorizzazione dei Comitati, e occorrendo con quella del Governo, o sotto riserva delle medesime, gli atti di transazione in via amichevole ed i compromessi per arbitraggi.

Spetterà ai presidenti di iniziare con le suddette autorizzazioni le cause avanti a tribunali che occorresse intentare nell' interesse delle cessanti Amministrazioni governative.

Art. 12. A cura dei Comitati stessi sarà compilato il bilancio consuntivo della rispettiva Amministrazione per la gestione dell'anno 1884-85.

Il Comitato delle ferrovie Romane dovrà inoltre continuare la liquidazione della gestione al 31 dicembre 1881, tenendo, per quanto possibile, separate queste due gestioni.

Art. 13. I Comitati predetti dovranno trasmettere mensilmente al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di darne comunicazione a quello del Tesoro, un circostanziato rapporto sulle operazioni compiute e sulle questioni risolute.

La sistemazione dei conti correnti sarà eseguita non più tardi del primo semestre 1886, alla quale epoca dovranno pure essere definite tutte le altre questioni concernenti la liquidazione.

Art. 14. Oltre le presenti disposizioni saranno dai Comitati predetti osservate quelle norme che durante il processo delle liquidazioni fossero emanate di accordo fra i Ministri dei lavori pubblici e del Tesoro.

Roma, addì 6 giugno 1885.

Visto d'ordine di S. M.

Il Ministro dei lavori pubblici
GENALA.

Il Ministro delle finanze ed interim *del Tesoro*
A. MAGLIANI.

IL TRAFFICO FERROVIARIO
AUSTRO-UNGARICO-ITALIANO

Nel penultimo nostro numero abbiamo informati i lettori di alcune conferenze che si tenevano presso la Direzione generale della Società per l'esercizio della rete Adriatica tra i rappresentanti delle Ferrovie austriache della Südbahn e dello Stato e quelli dell' Adriatica stessa, per regolare i rapporti importantissimi che corrono attraverso i tre valichi orientali delle Alpi. Soggiungevamo che il contegno, le dichiarazioni e le disposizioni dei delegati delle tre reti lasciavano supporre con fondamento che si sarebbero facilmente gettate le basi di un accordo, che, pur tutelando gli interessi delle singole Amministrazioni, avrebbe anche avuto di mira la tutela e lo sviluppo degli interessi comuni.

Ora siamo lieti d' annunziare che queste conferenze hanno avuto un esito soddisfacente, in merito alle quali, l'*Economista* ci dà i seguenti particolari:

Sino dal 1883 i rapporti di servizio cumulativo colla Società della Südbahn, la quale ha in mano tutte le strade che conducono nel centro dell' Austria e dell' Ungheria erano stati rotti; il servizio procedeva col sistema della consegna da ferrovia a ferrovia. Importava quindi riprendere in mano la cosa e profittando del fatto che una nuova Società italiana veniva ad esercitare i tre valichi di Cormons, Pontebba e Peri, vedere se ed in qual modo poteva essere ripristinato il servizio diretto tra le diverse reti, lasciando in disparte assolutamente ogni discussione sul passato.

Come è noto, il movimento del traffico austro-italiano

è maggiore per quantità e valore dall' Austria-Ungheria verso l'Italia, che non sia dall'Italia verso l'Austria-Ungheria. Di più, nel mentre la maggior parte delle provenienze e destinazioni italiane si trovano nell'Alta Italia e perciò vicinissime alla frontiera, la maggior parte delle destinazioni austriache, come Vienna, Buda, ecc. sono molto lontane dai confini italiani. Le ferrovie austriache quindi hanno nella merce che spediscono e che ricevono due vantaggi: il primo di spedirne molto più che non ne ricevano; il secondo di avere così per l'andata come per il ritorno una percorrenza maggiore sulle loro linee che non sia sulle linee italiane.

Questo stato di cose permette naturalmente alle ferrovie Austriache, quando abbiano per qualunque causa a lottare colle ferrovie italiane, un giuoco di tariffe che, data la lunga percorrenza sulle loro linee, non può esser vinto quasi in nessun caso dalle ferrovie italiane, e quindi possono le austriache dirigere il movimento piuttosto su un valico che sull' altro, anche se quello scelto sia il più lungo.

Questa diversa direzione del movimento non è però indifferente per le Amministrazioni italiane poichè la distanza tra i principali centri della grande valle del Po e ciascuno dei tre valichi è molto diversa:

da Milano a	Peri	sono chilometri	185
»	Pontebba	»	453
»	Cormons	»	405
da Bologna a	Peri	»	174
»	Pontebba	»	346
»	Cormons	»	300

L'interesse quindi delle ferrovie italiane sarebbe quello di ottenere il movimento nella maggior quantità possibile per la via Pontebba che dà il maggior percorso sulle linee italiane, poi via Cormons, e per ultimo via Peri. L'interesse invece delle ferrovie austriache mette primo di tutti il valico di Peri, poi quello di Cormons ed ultimo quello di Pontebba.

È su questo punto che, a quanto consta, le ferrovie austriache non si intesero colla rete dell'Alta Italia.

E la rottura dei buoni rapporti portò per conseguenza che le ferrovie austriache profittando del maggior percorso nella loro rete, diressero su Peri la maggior copia del movimento dall'Austria all' Italia e coi ribassi di tariffe attirarono su quel valico anche buona parte del traffico dall'Italia all'Austria.

Nelle conferenze testè avvenute venne esaminata con spirito da ambe le parti conciliativo ed equanime questa questione, la quale, come ben si comprende, aveva domandato studi accurati così da una parte come dall'altra e che l' Adriatica, sebbene nuova a queste dirette stipulazioni, mostrò di conoscere in tutti i particolari. Furono così gettate le basi di un accordo che sarà concretato tra breve nei suoi dettagli da apposite Commissioni, ma che intanto lascia sicure le tre Amministrazioni, di poter continuare gli studi per il serio sviluppo del commercio tra i due paesi, senza che la lotta di ogni istante le preoccupi nelle disposizioni che debbono prendere di comune accordo per raggiungere uno scopo che è vantaggioso per tutti e sopratutto per il pubblico.

Ed appunto per dare il carattere eminentemente conciliativo a queste importanti conferenze venne convenuto di attuare anche per i viaggiatori una serie di disposizioni, le quali non mancheranno di far buon effetto sulle popolazioni dei due paesi. Così le principali stazioni delle reti della Südbahn e dell'Adriatica verranno autorizzate a vendere biglietti per la stessa destinazione per esempio Venezia-Vienna, Bologna-Buda Pest, ecc., tanto per la via Cormons, quanto per la via di Pontebba al prezzo della via più breve. Verranno stabiliti tra i due paesi nuovi viaggi circolari a prezzi ridotti; verrà facilitato il movimento dei *touristes* e dei commercianti con speciali facilitazioni, e in dati casi colla istituzione di treni speciali.

Le recenti interruzioni di linee prodotte da cause di forza maggiore avevano fatta sentire la necessità di accordarsi volta per volta sull'instradamento dei passeggieri e delle merci per altro transito quando uno fosse impedito. Nello stesso tempo si avvertiva che le trattative per raggiungere queste intelligenze assorbivano troppo tempo e talvolta tutto il tempo in cui durava la interruzione, con grave danno del commercio che non sapeva, durante l'impedimento, se poteva mandare la merce e per dove doveva mandarla. Da ciò la convenienza di fissare le basi per istituire le *vie di soccorso* le quali potessero funzionare con date norme, appena la interruzione si verificasse. I delegati delle tre Amministrazioni poterono mettersi d'accordo anche su questo punto e furono stabiliti i termini generali per attuare le disposizioni prese.

Rendendo conto di questi punti principali discussi e concordati nelle recenti conferenze non possiamo a meno di felicitarci del successo e di augurare che gli studi che ora s'intraprendono per concretare questi accordi conducano a risultati solleciti.

LO STATO E LE FERROVIE

IN SPAGNA

Da qualche tempo, e specialmente dopo la vertenza insorta fra la Germania e la Spagna per le isole Caroline, la stampa spagnuola riaprì la campagna, già da essa iniziata verso la fine del 1884, a proposito di certi crediti che il Governo vanterebbe verso talune Compagnie ferroviarie. Senza dare maggiori spiegazioni circa la natura di siffatti crediti, e senza preoccuparsi di dimostrare il buon fondamento degli instati reclami, alcuni giornali mettono il Governo in mora, perchè procuri dalle Compagnie l'immediato pagamento dei loro debiti verso lo Stato, affinchè questo possa con tale provvento provvedere alla ricostituzione della marina spagnola. Ognun vede tuttavia che prima di accettare il consiglio dato dai prelodati giornali, sarebbe necessario il conoscere chiaramente la natura delle ragioni che si vuole spettino allo Stato, affine di esattamente apprezzarle.

La questione, del resto, venne già una prima volta sottoposta, nell' ultima sessione, allo studio del Parlamento spagnolo: una Commissione mista, composta di deputati, giuristi, funzionari governativi ed amministratori di Compagnie ferroviarie, fu infatti nominata perchè specialmente si occupasse di quella vertenza; ma pare che essa siasi se.

parata senza giungere a conclusioni di sorta. Giova sperare che si riunirà nuovamente per riprendere i suoi lavori, e riuscire alfine ad uno studio completo, il quale permetta di giudicare se il Governo è o non è creditore delle Compagnie.

Per intanto ecco quanto possiamo dire al proposito:

Quasi tutte le leggi spagnole di concessioni ferroviarie accordano ai concessionari il diritto di franchigia doganale per l'introduzione in Spagna del materiale fisso e rotabile necessario all'impianto delle linee concesse, e questo diritto dura poi ancora per i dieci anni successivi alla costruzione.

Da principio tuttavia le Compagnie pagavano i diritti di dogana predetti, salvo poi di venire in seguito dallo Stato rimborsate, dopo avere adempiuto a certe formalità, richieste dall'Amministrazione dei lavori pubblici allo scopo di verificare se realmente il materiale introdotto godeva della franchigia doganale e se perciò dovessero, in forza della legge di concessione, rimborsarsi i diritti pagati. Ma il movimento continuo di fondi che derivava da questi pagamenti e successivi rimborsi, oltre che era causa di innumerevoli pratiche e formalità per lo meno inutili, riusciva ancora soventi volte di grave imbarazzo per alcune Compagnie, le cui rendite erano talvolta molto ristrette. Aggiungasi poi che la restituzione dei diritti pagati si effettuava, il più delle volte, a termini lunghissimi, il che riusciva alle Compagnie molto gravoso, tanto più che le somme sborsate erano sempre considerevoli stante l'eccessiva elevatezza delle tariffe doganali in quell'epoca. Basti il ricordare ad es. che le rotaie pagavano un diritto uguale al 101 0[0 sul valore.

Era naturale adunque che numerosi fossero i reclami che ad ogni momento insorgevano contro il Governo, il quale si vide alfine costretto di apportare rimedio ad un siffatto stato di cose, e con un'ordinanza reale del 4 ottobre 1856, autorizzò le Compagnie a soddisfare i diritti di dogana, invece che con denaro, con *pagherò* destinati poi ad essere annullati alloraquando risultasse da un certificato rilasciato dal Ministero dei lavori pubblici, che il materiale introdotto contro rilascio dei detti *pagherò* era stato effettivamente impiegato nella costruzione di ferrovie.

Con questa nuova disposizione, il Governo volle soddisfare ai reclami delle Compagnie senza portar disordine nell'Amministrazione, imperocchè non conviene dimenticare che in questo affare erano interessati due Ministeri: quello delle finanze cioè, il quale deve iscrivere nel suo bilancio degli introiti l'ammontare dei diritti di dogana, e quello dei lavori pubblici che deve iscrivere il rimborso di tali diritti fra le spese del suo bilancio.

Per ben comprendere ciò che ne avvenne in seguito, e conoscere l'errore in cui versa la stampa spagnola la quale afferma che le Compagnie ferroviarie vanno, a tal titolo, debitrici verso lo Stato di una somma da alcuni valutata in 70 milioni, è necessario ricordare le disposizioni di alcuni decreti anteriori che, assieme a quello del 4 ottobre 1856 ed alla legge generale del 3 febbraio 1855, costituiscono il complesso delle formalità da seguirsi dalle Compagnie, perchè potessero usufruire del diritto di franchigia loro accordato colle leggi di concessione.

Coordinata colla legge generale del 3 febbraio 1855, una ordinanza del 15 febbraio 1856 prescrive che nella legge di concessione debba inscriversi una così detta *lista generale*, la quale deve essere compilata in modo da indicare gli oggetti che si vogliono introdurre, il loro peso, il loro valore, i porti d'entrata, ed infine la somma alla quale ammonterebbero i diritti di dogana sul materiale di costruzione.

D'altra parte, la stessa ordinanza dispone che le Compagnie, contro pagamento dei diritti sul materiale importato, debbano ricevere dagli amministratori degli uffici di dogana, dei certificati, coi quali si constati:

La somma pagata, — la classe ed il numero degli oggetti introdotti, — la nazionalità delle navi che servirono al trasporto; e che tutto ciò è in conformità della preaccennata *lista generale.*

Il modo di pagamento poi è definitivamente regolato dalle disposizioni dell'ordinanza reale del 4 ottobre 1856, la quale dispone quanto segue:

« Le Compagnie sono autorizzate a fare tali pagamenti con *pagherò* invece che di farli in numerario per essere poi rimborsati in seguito, come era previsto dall'art. 20 della legge generale del 3 febbraio 1855:

« Questa autorizzazione si riferisce esclusivamente agli oggetti annotati sulle *liste generali;*

« Conseguentemente, gli agenti doganali si limiteranno semplicemente, nella redazione dei certificati, ad aggiungere all'indicazione della somma pagata le seguenti parole: *In pagherò dell'Impresa*;

« La Compagnia presenta in seguito tali certificati di dogana all'ispettore (funzionario dei lavori pubblici) il quale, dopo aver riconosciuto che il materiale introdotto è impiegato nella ferrovia concessa e compreso nella *lista generale*, certifica a sua volta l'ammontare della somma di cui deve essere accreditata la Compagnia.

Infine, l'ispettore redige uno stato parziale o di ricapitolazione dei certificati rilasciati dagli agenti doganali e da lui approvati, e lo rimette all'Amministrazione governativa, ove il Ministero dei lavori pubblici spicca un mandato che altro non è se non una girata a favore del Ministero delle finanze, ma che constata ad un tempo, a scarico della Compagnia, che la somma girata corrisponde ad una egual somma di *pagherò* che debbono annullarsi.

Tale è nel suo insieme il meccanismo abbastanza semplice e chiaro, che risulta dalle disposizioni della legge generale e delle regie ordinanze che vennero dopo.

Le Compagnie godono della franchigia dai diritti di dogana su tutti gli oggetti annotati sulla *lista generale* unita alla legge di concessione, ed i *pagherò* ed i certificati dell'ispettore non sono in realtà che istrumenti ideati per il regolare funzionamento della contabilità fra il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici.

Come mai, dall'applicazione di tali varie ordinanze ed istruzioni, ha potuto originare un debito qualsiasi delle Compagnie verso lo Stato? Eppure si ripete con insistenza tale versione, e taluni si compiacciono quasi nel propagarla come pretta ed irrefragabile verità, atta a procurare insperate risorse al Tesoro.

Ed ecco d'onde ciò proviene.

Sino a tanto che le formalità richieste, per la legge generale, dall'Ispettore dei lavori pubblici avevano per scopo di rimborsare le Compagnie dei fondi che esse avevano pagato, queste facevano ogni loro meglio per ottenerne la esecuzione; ma, a partire dal giorno in cui fu loro permesso di soddisfare con *pagherò* ai diritti doganali, le Compagnie non ebbero più fretta nell'ottenere eseguite le formalità prescritte per l'annullamento di detti *pagherò*. Gli

agenti stessi dell'Amministrazione governativa si mostrarono meno solleciti nel compiere quelle formalità, il cui ritardo ridondava a tutto vantagggio dello Stato, avendo la predetta Amministrazione prescritto che i *pagherò* non annullati dovessero ogni anno rinnovarsi, e derivandone da tale rinnovazione un discreto profitto per lo Stato in quanto i *pagherò* devono portare il bollo proporzionale, al pari degli effetti commerciali.

Passarono così parecchi anni senza che nè le Compagnie nè l'Amministrazione governativa pensassero più che tanto a compiere le formalità dell'annullamento dei *pagherò* corrispondenti al rimborso d'altra volta. E tanto erasi trascurata la cosa, che da ben dieci anni i *pagherò*, che pur non erano stati annullati, non venivano ugualmente rinnovati, quando appunto, l'anno scorso, venne intimata d'un tratto alle Compagnie la rinnovazione dei loro *pagherò*.

E le Compagnie di buon grado acconsentirono: ed in ciò forse commisero un errore, imperocchè ove si fossero riunite ed intese per una generale ed assoluta resistenza all'intimazione ricevuta, sarebbero riuscite a riversare sul-'Amministrazione governativa una parte almeno delle conseguenze di una comune negligenza; mentre operando come hanno fatto, riconobbero implicitamente che il torto stava tutto dalla loro parte.

Comunque sia però, da questo fatto all' esistenza di un vero e reale debito verso lo Stato, corre ancora molta distanza, e se al Ministero delle finanze esistono tuttora in sofferenza 70,000,000 di franchi in *pagherò* (cifra questa punto esagerata ove si consideri che rappresenta la quasi totalità dei diritti percepiti sul materiale dell' intiera rete del paese), egli è evidente che bisogna al più presto procedere al loro annullamento, affinchè regolarmente venga a scomparire una finzione che riesce di grave pericolo al credito di imprese già abbastanza bersagliate.

Se, come è a prevedersi dopo tanti anni, non si potrà stabilire la regolare giustificazione, *pagherò* per *pagherò*, dell'impiego del materiale introdotto, si faccia almeno un conto generale del materiale di ciascuna Compagnia e dei diritti che questo materiale avrebbe dovuto pagare a norma delle tariffe doganali dell'epoca in cui venne introdotto. Si deducano quindi le somme rimborsate ed i *pagherò* annullati, e si scoprirà facilmente il saldo pel quale rimane a ciascuna Compagnia il diritto di reclamare l'annullamento, a seconda delle *liste generali* inserte nelle leggi di concessione.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Annunciamo che la Società della Rete Mediterranea ha istituito il Servizio delle nuove costruzioni con sede in Roma. Il Consiglio d' amministrazione, nell' ultima sua seduta, ha nominato capo del medesimo il signor comm. Giuseppe Oliva, il quale si è già recato a Roma per conferire coll' on. Ministro intorno ai progetti delle prime linee da costruirsi.

><

Ci scrivono da Roma che domenica, 1.o corr., ebbe luogo presso il Ministero dei lavori pubblici una conferenza alla quale hanno preso parte S. E. il Ministro, il nuovo ispettore generale delle strade ferrate cav. Di Lenna, l' ispettore del Genio civile commendatore Schioppo, il cav. Malvolti ed il cav. Tognini, delle strade ferrate del Mediterraneo. Scopo della conferenza era quello di concretare quali provvedimenti si dovessero adottare per dare pronta esecuzione ai lavori della ferrovia diretta Roma-Napoli.

Ci si assicura che si venne alla conclusione di iniziare tosto l'impianto del doppio binario sui tratti dell'attuale linea Roma-Napoli, che non vengono a subire alcuna modificazione col progetto di rettifica della linea stessa; e di compiere con tutta sollecitudine le pratiche necessarie per poter dar mano prestamente ai lavori di costruzione nella parte di linea il cui tracciato deve essere cambiato.

><

Ci consta essere pronta l'organizzazione dell'Ispettorato generale delle ferrovie, la quale andrà in vigore il 15 corrente.

><

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici ad autorizzare l'apertura della gara per l'appalto dei lavori di trasformazione dei magazzeni generali in Genova, in uffici e piani caricatori per uso della stazione marittima. Ci si assicura anche che la Società tiene tutto in pronto per l'apertura della gara medesima.

><

La Società suindicata ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto ed il preventivo della spesa occorrente per la costruzione di una galleria artificiale, della lunghezza di m. 176, fra le gallerie del Rospo e del Turco, sulla tratta da Moneglia a Deiva della linea Genova-Spezia. Il preventivo succitato rileva a L. 248,000.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la introduzione di una variante al tracciato della linea di circonvallazione di Milano; variante convenuta di accordo fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Municipio di Milano. La variante in parola è causa di un aumento di spesa di L. 102,750, e quindi la spesa totale della linea di circonvallazione predetta, da lire 5,192,000 salirebbe a L. 5,294,750.

><

Sappiamo poi che per la detta linea la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha dato le opportune disposizioni per provvedere alla esecuzione dei relativi lavori.

><

Siamo informati che l'ufficio di rappresentanza in Roma della Società delle strade ferrate del Mediterraneo avrà a capo il sig. cav. avv. C. Valenziani, sotto la direzione del vice-presidente del Consiglio d' amministrazione sig. comm. A. Allievi.

><

L' on. Direttore generale della Mediterranea ha fatto

compilare ed affiggere nelle principali stazioni un orario grafico speciale, andato oggi in vigore, nel quale sono indicate chiaramente tutte le coincidenze dei treni pel servizio diretto dei viaggiatori della grande linea Londra-Bruxelles-Parigi-Ginevra-Culoz-Torino-Milano-Genova-Pisa-Roma-Napoli, colla corrispondenza a Genova, Nizza, Firenze. Questo orario grafico, in cui non sono compresi i treni di servizio locale, è di grandissima utilità per l'uso del pubblico, il quale risparmiando la noia di sfogliare i volumi degli orari generali, può rilevare a colpo d' occhio quanto desidera.

><

Era affatto insussistente la notizia divulgata da alcuni giornali che dovessero cessare col 31 ottobre le disposizioni riguardanti il trasporto dei militari per ferrovia. La convenzione precedentemente stipulata a questo effetto è sempre in vigore, figurando d'altronde contemplato nella appendice n. 2, allegato E delle tariffe, il ribasso pel trasporto suddetto.

><

Domani, 5, si riunisce a Roma la Commissione composta dei delegati del Governo e delle Società ferroviarie per esaminare i Capitolati d'appalto delle nuove costruzioni.

><

Annunciammo nel numero precedente come il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia espresso parere favorevole sullo studio di una comunicazione diretta fra Torino e la Novara-Pino con una linea Santhià-Borgomanero-Arona-Ispra, qualora la costruzione di un ponte sulla estremità meridionale del Lago Maggiore risultasse possibile senza eccedere nella spesa di costruzione e senza incontrare troppo gravi difficoltà.

L' egregio ing. comm. A. Giambastiani direttore per gli studii della linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende ha, sino dal 15 aprile u. s., trasmesso al Ministero un rapporto particolareggiato nel quale proponeva una tale soluzione, come quella che, accorciando di molti chilometri la distanza fra Torino ed il Gottardo, soddisferebbe meglio di qualunque altra agli interessi delle provincie piemontesi.

Gli scandagli già altra volta praticati nella località dimostrano che non solo la costruzione di un ponte fra Arona ed Angera è possibile, ma che non sarebbe nemmeno troppo costoso. Con questa soluzione verrebbero soddisfatte anche le giuste aspirazioni del comune di Arona, togliendo dall' isolamento quello scalo importante del Lago Maggiore: e l'accorciamento considerevole che darà la diagonale Borgomanero-Ispra in confronto della spezzata Borgomanero-Sesto Calende-Ispra sarà tale da meritare anche qualche maggiore spesa.

Noi speriamo quindi che gli studii che verranno fatti in seguito all'enunciato parere del Consiglio superiore dimostreranno sotto ogni riguardo l' attendibilità della proposta del comm. Giambastiani.

><

La Società della Rete Mediterranea ha pubblicato il Regolamento pel Servizio del Materiale.

><

Il Direttore generale della Rete medesima con suo ordine generale di Servizio del 30 ottobre u. s. ha portato a conoscenza del personale che sono state approvate le seguenti nomine e disposizioni nei funzionari superiori del Servizio del Materiale, con effetto dal 1° novembre corrente:

1.o Il sig. ing. comm. Cesare Frescot, già ing.-capo del Servizio del Materiale ed incaricato in via provvisoria delle funzioni di ingegnere in Capo del Servizio della Trazione e del Materiale, nominato ingegnere Direttore del Servizio del Materiale;

2.o Il sig. ing. cav. Orazio Chiazzari, già ing. Ispettore principale Capo Divisione, nominato ing.-Capo Servizio aggiunto;

3.o Il sig. ing. cav. Pietro Dogliotti, già ing. delle Officine Capo Divisione, nominato ing. ispettore principale Capo Divisione e preposto all' Ufficio centrale del Servizio del Materiale;

4.o Il sig. ing. cav. Giuseppe Bertoldo, già ing.-Capo Sezione principale, nominato Ing.-Capo Divisione e preposto alla dirigenza delle Officine principali di Torino;

5.o Il sig. ing. cav. Stanislao Fadda, già ing.-Capo dell' Ufficio d' arte del Servizio del Materiale, nominato ing.-Capo Divisione e preposto alla dirigenza delle Officine principali di Napoli (Pietrarsa e Granili);

6.o Il sig. ing. cav. Cesare Maulino, già Capo dei Magazzini, nominato Ing.-Capo Divisione degli Approvvigionamenti e Magazzini.

><

Ci consta che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, riservando a poi la presentazione degli elaborati di appalto per la provvista di materiale mobile occorrente pel primo biennio di esercizio, e da farsi coll'apposito fondo autorizzato con la legge del 27 aprile 1885, ha frattanto trasmesso al Ministero dei lavori pubblici un prospetto indicante le quantità di materiale che, a suo giudizio, sarebbero a provvedersi in ciascuno dei due anni suaccennati. Il fabbisogno sarebbe il seguente:

	1885-86	1886-87
a) Locomotive a grande velocità a 4 ruote accoppiate	6	»
b) Locomotive viaggiatori a 6 ruote accoppiate	»	11
c) Locomotive a sterzo del tipo Alta Italia .	4	»
d) Locomotive ad 8 ruote accoppiate per montagna	»	2
e) Locomotive a 6 ruote accoppiate per merci	4	»
f) Locomotive tenders del tipo Henschel . .	»	4
g) Vetture di 1.a classe	10	4
h) Vetture di 2.a classe	10	24
i) Vetture di 3.a classe	21	16
l) Saloncini per malati	2	»
m) Bagagliai	50	50
n) Carri a bestiame della portata di 12 tonn.	276	121

La spesa preventivata per le forniture a farsi nell'esercizio 1885-86 ammonta a L. 3,152,000. — La somma che si presume occorrere per le provviste considerate nell'esercizio 1886-87 rileva a L. 2,894,600.

><

La Direzione generale delle dette Strade ferrate ha pure presentato alla superiore approvazione l'elenco delle macchine e degli utensili occorrenti per l'officina del deposito delle locomotive, destinato ad uso delle ferrovie predette nella stazione centrale di Milano. Questo elenco comprende: una macchina a vapore semifissa della forza di 6 cavalli-vapore; due

tornii; una piallatrice da metalli; un trapano verticale; un ventilatore per 6 fuochi da fucina; due pompe Faire, una per lavatura e l' altra per compressione delle locomotive; ed un coppia di *tretaux*. Tutto il macchinario predetto è necessario per poter effettuare nel deposito le riparazioni e la manutenzione ordinaria delle locomotive.

><

Il Consiglio di Stato ha avvisato che possa approvarsi l'atto di sottomissione della Società Nazionale delle officine di Savigliano assuntrice dei lavori di costruzione del grande ponte sul Po presso Casalmaggiore, in servizio della linea Parma-Brescia-Iseo, relativo alla sostituzione di 4 rulli di acciaio ai 6 di ghisa proposti nel progetto approvato per gli apparecchi di dilatazione della travata metallica. Lo scopo della sostituzione è quello di ridurre la lunghezza degli appoggi per facilitare così il collocamento degli elevatori idraulici sulle pile e spalle pel varamento e movimento verticale delle travature.

><

Il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Adriatico e l'ingegnere capo del Genio civile di Macerata hanno ricevuto dal Ministero dei lavori pubblici l' incarico di procedere alla visita di ricognizione del tronco della ferrovia Porto Civitanova-Macerata, compreso fra Piediripa e Macerata.

><

Siamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo affinchè assuma il tronco di ferrovia, recentemente aperto all' esercizio, da Ivrea a Donnaz della linea Ivrea-Aosta.

><

Ci scrivono da Roma che allo scopo di combattere la concorrenza che la via di mare fa ai trasporti ferroviari del vino e del mosto, la Società delle Strade ferrate dell' Adriatico ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una proposta con la quale verrebbe accolta una domanda avanzata alla Società stessa dalla Ditta Garavaglia e Comp. di Milano per la riduzione delle tariffe concernenti i preaccennati trasporti, nonchè quelli dei recipienti vuoti di ritorno, limitatamente però alle partenze da stazioni al sud di Foggia con destinazione a stazioni oltre Bologna.

La Ditta preindicata si obbligherebbe ad un trasporto annuo di non meno di 400 vagoni.

><

Il Consiglio di Stato ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

a) opinò che debba essere respinto il ricorso presentato a Sua Maestà dal comune di Umbertide contro la variante proposta dalla Società sub-concessionaria della ferrovia da Arezzo a Fossato per il passaggio del Tevere presso quell' abitato;

b) ritenne che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto dei lavori urgenti di difesa della ferrovia contro il torrente Fico fra i chilom. 145 e 183 della ferrovia da Taranto a Reggio;

c) manifestò l' avviso che possa emanarsi il decreto reale di accettazione della rinunzia da parte del Consorzio concessionario della costruzione e dell'esercizio del tronco della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva compreso fra Mondovì e Ceva.

La concessione di che trattasi fu fatta con reale decreto del 12 giugno 1882 ad un Consorzio concessionario costituito dei Municipi di Fossano, Mondovì e Ceva. Questo Consorzio provvide alla costruzione del tratto di linea da Fossano a Mondovì, il quale già da tempo trovasi aperto all' esercizio.

La domanda di esonero da parte del Consorzio, della costruzione del tratto successivo fino a Ceva, dipende dal fatto dello impianto della stazione di Bastia, dove mette capo la ferrovia esistente da Mondovì al congiungimento colla linea Savona e Torino, imperocchè colla esecuzione della stazione stessa il percorso da Mondovì a Ceva per mezzo della linea esistente è abbreviato di 10 chilometri e si limiterebbe a chilom. 23; mentre secondo il tronco che fa parte della concessione suaccennata, il percorso sarebbe di 25 chilometri ed avrebbe forti pendenze fino al 35 per mille.

><

Ci consta che il ministro di agricoltura, industria e commercio ha vivamente raccomandato al suo collega dei lavori pubblici un'istanza della fabbrica lombarda di prodotti chimici, diretta ad ottenere che sia conservata a di lei favore l' applicazione della tariffa locale a piccola velocità pel trasporto delle corteccie di china-china, della quale già usufruiva sulle linee appartenenti alla cessata Amministrazione ferroviaria dell' Alta Italia.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvate le seguenti spese per lavori nella rete Mediterranea:

L. 64,000 per la trasformazione dell' attuale fermata di Luni, linea Genova-Pisa, in vera stazione per l'incrociamento dei treni;

L. 440,000 (oltre le L. 500,000, già approvate a carico del bilancio 1884-85) per un nuovo deposito locomotive nella stazione di Milano P. Sempione;

L. 676,000 (oltre L. 30,000 approvate sul bilancio 1884-85) per l' allargamento dei ponti sulla Stura, Orco e Mallone in seguito al raddoppiamento del binario sulla linea Torino-Chivasso;

L. 200,000 (parte della prevista spesa) per l'allargamento del viadotto di Voltri con passaggio coperto nella stazione di Sampierdarena.

><

L'ingegnere cav. Giuseppe Di Lenna, colonnello di Stato maggiore, è stato chiamato dal Governo a coprire il posto di ispettore generale delle ferrovie del Regno.

Ufficiale del Genio prima e del Corpo di Stato maggiore poscia, il colonnello Di Lenna aveva dinanzi a sè un brillante avvenire nella carriera militare, cui egli ha, con disinteresse superiore ad ogni encomio, spontaneamente rinunciato per portare al paese in altra sfera il contributo dei suoi vasti studii e della sua alta competenza nelle discipline ferroviarie.

Alla felice scelta del Governo — la quale, per la meritata considerazione che il colonnello Di Lenna gode e come patriota e come militare e come tecnico, ha incontrato il generale favore — plaudono specialmente gli amici dell' egregio uomo, fra i quali abbiamo l' onore di schierarci, e quanti ebbero agio di giudicare da vicino le esimie sue doti. Ed a proposito di questa nomina ci piace riferire i seguenti

apprezzamenti d' un autorevole foglio romano, a cui pienamente ci associamo:

La nomina del colonnello Giuseppe Di Lenna ad ispettore generale delle strade ferrate, potrà per avventura destare qualche senso di sorpresa in chi è abituato a misurare il valore di un uomo dal rumore che si mena intorno al suo nome, ma non sorprenderà certamente coloro i quali sanno conoscere ed apprezzare il merito vero, anche quando esso si nasconde sotto apparenze modestissime e pare quasi schivo di cercare la luce.

Il colonnello Di Lenna non è solamente ingegno organizzatore, un tecnico, che conosce le ferrovie dai libri, ma un distinto ingegnere che le ha vedute funzionare in pratica, prima come commissario militare sulla rete Alta Italia, poscia come direttore del servizio dei trasporti militari ferroviari.

Questi uffici gli hanno dato agio di studiare, nella loro realtà concreta, le molteplici e spesso gravissime difficoltà, che presenta l' esercizio ferroviario, mentre la sua qualità di membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, aiutata dalla pratica fatta come costruttore di fortificazioni gli ha permesso di conoscere e approfondire in tutti i suoi particolari l'ardua questione delle costruzioni ferroviarie, che le Convenzioni hanno avviato ad una soluzione, ma che può presentare ancora praticamente molte difficoltà.

E poichè l' esercizio e le costruzioni sono senza contrasto i due lati più importanti del problema ferroviario, si può francamente affermare che nel colonnello Di Lenna, alla chiara e pronta intelligenza, alla fermezza ed integrità del carattere e alla grande operosità, si accoppiano i maggiori requisiti, che possono essere richiesti per l'alto uffizio, a cui è stato dalla estimazione e dalla fiducia del Governo chiamato.

La sua nomina sarà certamente sentita con piacere dall' esercito, a cui il suo nome è valida guarentigia che le ferrovie, anche in mano a Società private, non cesseranno di servire efficacemente, quando occorra, ai bisogni della difesa nazionale — dal corpo degli ispettori del Genio civile che da lungo tempo hanno imparato a stimarlo ed a considerarlo come collega — dal Parlamento dove ha lasciato vivissime simpatie, benchè non vi abbia seduto che durante una sola legislatura, la XIV — e dal paese, a cui non sono ignoti i molti servizi, che in 26 anni di vita militare, il colonnello Di Lenna ha reso all' Italia.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto settembre 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4354.21							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di settembre m. l.	4159.85	4137.84	3818.06	4114.32	3743.61	1415.22	3409.97
Idem. eseguita a tutto il mese di agosto .... »	4129.60	4102.97	3674.77	4068.22	3584.12	1302.73	2927.07
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di 7.mbre . . m. l.	30.25	34.87	143.29	46.10	159.49	112 49	482.—
Restano da perforarsi m. l. 194.36							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . m. l. 8,288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	592.—	592.—	592.—	578.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi — dalla Gall. di direzione dell'imbocco Sud	1095.45	733.70	704.85	664.85	672.85	528.85	—
Attacchi — dai Pozzi di Busalla e dai pozzi n. 3 e 8	2313.—	1319.50	1145.—	1136.50	966.—	473.—	—
Attacchi — dalla Finestra della Pieve	1049.—	1000.—	1000.—	1000.—	996.—	793.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in 7.mbre . m. l.	5234.45	3785.70	3582.35	3533.85	3367.35	2512.35	—
Perforazione eseguita a tutto agosto . . . . »	4850.95	3578.35	3375.35	3320.85	3141.35	2273.35	—
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di 7.mbre m. l.	383.50	207.35	207.—	213.—	226.—	239.—	—
Restano da perforarsi m. l. 5.053.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi vert.li N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	486.60	486.60	486.60	93.80	93.80	93.80	487.19
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gall.e ausiliarie e pozzi in 7.mbre m. l.	1223.75	1223.75	1223.75	830.95	830.95	830.95	1224.34
Perforazione eseguita a tutto agosto . . . . »	1207.59	1207.59	1207.59	830.95	830.95	830.95	1203.59
Avanzamento Gall.e ausiliarie e pozzi nel mese di 7.mbre m. l.	16.16	16.16	16.16	—	—	—	20.75

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di 7.mbre { 1° tronco . . . . L. 16,714,158.44
2° id. . . . . » 12,026,518.—

Totale L. 28,740,676 44

Importo dei lavori eseguiti a tutto agosto { 1° tronco . . . . L. 15,752,800.92
2° id. . . . . » 11,203,610.— } » 26,956,410.92

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di 7.mbre pei due tronchi . . . . L. 1,784,265.52

Giornate di operai impiegate nel mese di 7.mbre { 1° tronco . . . . N. 73.226.75
2° id. . . . . » 85.683.—

Totale N. 158 909.75

Media giornaliera delle giornate di operai in 7.mbre N. 5,296.99.

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto d'appalto per tettoie e pensiline per stazioni lungo la tratta Verrès-Aosta della ferrovia Ivrea-Aosta;

Id. d'appalto del tronco di diramazione per Sarzana della ferrovia Parma-Spezia;

Id. modificato di consolidamento della trincea della stazione di Monselice lungo il tronco Monselice-Canal Bisatto della linea Legnago-Monselice;

Id. di allargamento dei ponti tubulari di Loreto e di Tigliole nella linea Terontola-Firenze (S. F. Romane);

Id. d'appalto dei fabbricati, provvista di ghiaia e posa dell'armamento del tronco Massalombarda-Lugo nella ferrovia Lavezzola-Lugo;

Id. di travate metalliche pei ponti sul Rodanello e sul canale Pavalupi lungo la ferrovia Reggio-Guastalla-Carpi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — In seguito alla diminuzione di L. 5.12 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 253,821 ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 settembre p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dell'armamento ed alla posa del materiale fisso pel tronco Bologna-Persiceto della ferrovia Bologna-Verona, si procederà alle ore 11 ant. del 16 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la R. Prefettura di Bologna, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 240,825.37, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. (V. n. 37 e 40 del *Monitore*).

Ferrovia Colico-Chiavenna. — A seguito del simultaneo incanto tenutosi il 27 ottobre p. p., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Sondrio, lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle travate metalliche pei ponti del tronco Campo-Chiavenna, venne deliberato per la presunta somma di L. 139,347, dietro l'ottenuto ribasso di L. 20.60 per cento su quella di stima. I fatali scadono col mezzogiorno del 19 novembre. (V. n. 41 del *Monitore*).

Ferrovia Adria-Chioggia. — Alle ore 10 ant. del 20 corr. novembre avrà luogo in Roma presso il Ministero dei lavori pubblici il primo esperimento d'asta, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla posa dell'armamento dei tronchi Loreo-Adige, Adige Lusenzo e Lusenzo-Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia, con provvista e posa in opera della ghiaia e delle traverse e colla posa dei meccanismi fissi nelle stazioni. A base d'asta è fissata la somma di lire 435,311.08. La cauzione provvisoria è di L. 21,500; quella definitiva di L. 43,000. I fatali, per le offerte di riduzione al prezzo di primo deliberamento non inferiori al ventesimo, sono fissati a giorni 15.

Ferrovia Mandela-Cineto-Romano. — Sabato 31 ottobre p. p. venne eseguita la visita di ricognizione della linea ferroviaria Mandela-Cineto-Romano, in parte già costruita e collaudata fino dal 1884, ed in parte appartenente al tronco in costruzione *Mandel . - Colli* della Roma Sulmona.

La ricognizione fu compiuta in concorso degli ingegneri dell'impresa fratelli Maggiorani, dal distinto ing. comm. Fossati, che avendo trovato tutti i lavori in perfetta regola, ne propose l'apertura al pubblico per l'11 del corr. mese.

Ferrovia Roma-Rieti. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici in una delle sue ultime sedute ha approvato il progetto di massima del tronco Marcellina-Monte Leone Sabino della linea Roma-Rieti per Palombara.

Della ferrovia Roma-Rieti per Palombara, lunga chilom. 97, il tronco approvato, ne misura chilom. 39, poichè 37 chilom. appartengono alla ferrovia Roma-Passo Corese e 21 alla linea Roma-Sulmona, in costruzione.

Esso tronco incomincia alla stazione di Marcellina della ferrovia Roma-Sulmona e termina a quella di Poggio San Lorenzo e Monte Leone Sabino della linea Rieti-Passo Corese.

Partendo dalla stazione originaria di Marcellina sale nelle vicinanze di Palombara, dove nel piano delle Sartine verrà costruita la stazione di Palombara. Segue quindi l'andamento della via Maremmana provinciale e passa a Monte di Moricone, la di cui stazione sorgerà a breve distanza dal paese.

Quindi la linea si dirige verso Nerola dopo aver toccato alla progressiva 19 + 100 la piccola stazione di Monte Libretti.

Abbandonata la via Maremmana, entra nella valle dei Roteri che percorre in parte a mezza costa per giungere sotto Nerola, in Sabina.

La linea quindi si getta nella valle di Poggio Moiano, dirigendosi prima su Cerdomare; passa in galleria sotto il tenimento denominato *La Villa*, per aprirsi un varco nella valle del Rio Venella che scorre fra Ginestra e Monteleone e seguendone il corso, scende alla stazione di San Lorenzo della ferrovia Rieti-Passo Corese colla quale poi ha comune il percorso fino a Rieti, passando per Rocca Sinibalda.

Le opere d'arte importanti che si propongono, consistono in due gallerie, una di 500 metri di lunghezza presso Merola; l'altra detta della Villa, lunga metri 600.

Vengono quindi il viadotto dei Casali, lungo m. 200 e dell'altezza massima di m. 19, quello sul fosso Corese, parimenti lungo m. 200 e dell'altezza massima di m. 38, e finalmente due altre piccole gallerie lunghe insieme metri 210, progettate per abbreviare il tracciato.

Le stazioni della nuova linea sono le seguenti: Marcellina, Palombara, Moricone, Nerola, Poggio Moiano, Poggio San Lorenzo e Monte Leone. Le fermate: Casal Rosso, Monte Libretti, Scandriglia, Madonna della Quercia e Cerdomare.

L'ammontare totale dei lavori e delle provviste ascende a L. 5,200,000, corrispondenti a L. 130,000 circa al chilometro.

Ferrovia Montepulciano-Fontago. — Una Commissione composta dell'on. sindaco di Montepulciano, dell'on. Barazzuoli deputato, del consigliere ing. Giuseppe Pilacci, e del segretario comunale avv. Silvio Colombi, dietro incarico ricevuto dalla Giunta, e dal Comitato per la costruzione della ferrovia Montepulciano-Fontago, si recò a Roma per presentare al Ministro dei lavori pubblici on. Genala, la domanda per la concessione della predetta linea, e gli studii e perizia compilati dall'ing. sig. Ducci.

Il progetto, presentato insieme con la domanda, è già stato sottoposto allo esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici per il suo parere in linea tecnica.

Ferrovia Venezia-Ravenna. — Il 30 ottobre u. s., a Ravenna, si tenne una riunione di tutti i rappresentanti i Comuni interessati alla costruzione di una ferrovia che unisca Venezia a Ravenna, che dovrebbe essere il primo tronco della grande arteria Venezia-Ravenna-Roma (Adriatico-Tiberina).

Il comm. Trezza, il quale doveva prender parte alla riunione, siccome quello che più facilmente potrebbe sostenere per conto proprio gli oneri spettanti ai Comuni interessati, non potendo intervenire in persona, mandò, come suo rappresentante, l'avv. Lais.

La discussione fu lunga e vivace, e in ultimo venne votato all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'adunanza delibera:

« Di nominare una Commissione esecutiva, composta di quattro membri, incaricata di ottenere l'adesione dei Comuni interessati alla domanda di concessione della linea Venezia-Ravenna; di produrre tale domanda e di trattare

nel frattempo col comm. Cesare Trezza, o con altro eventuale assuntore, per cedergli la concessione medesima ».

I quattro membri in discorso vennero nominati nelle persone dei sindaci di Venezia, Ravenna, Adria e Comacchio, ottenendosi in tal modo la rappresentanza delle 4 provincie, ossia Ravenna, Venezia, Ferrara, Rovigo.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Nella seduta del 26 ottobre p. p. del Consiglio provinciale di Cuneo il deputato Buttini fece la seguente mozione:

Riferendosi alle deliberazioni testè prese dai Consigli provinciali di Torino e di Porto Maurizio, l'on. Buttini pregò la Deputazione provinciale di Cuneo:

« Di volere affrettare l'allestimento della pratica della prosecuzione della ferrovia Ceva-Ormea fino al limite fra Oneglia e Porto Maurizio, incaricando l'Ufficio tecnico di riferire circa l'interesse che avrebbe la Provincia nella linea di Ormea-Porto Maurizio in rapporto colle provincie di Torino, Alessandria e Porto Maurizio, in correlazione specialmente al commercio, e di procurarsi intanto le dichiarazioni delle provincie di Porto Maurizio e di Torino, compresa quella 10 gennaio 1883 di Porto Maurizio che contiene le riserve, di cui nella deliberazione 2 ottobre 1885;

« Di fare istanza al Governo per l'effettuazione di tutte le opere pubbliche, i cui progetti furono allestiti e approvati;

« D'insistere per la costruzione della stazione ferroviaria di Bastia ».

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo* che il cav. Delfino, ingegnere-capo del Genio civile nella provincia di Cuneo, avrebbe divisato di provvedere in modo che la linea ferroviaria Cuneo-Mondovì possa essere aperta al pubblico verso la fine dell'anno venturo, mediante una stazione provvisoria sull'altipiano in vicinanza alla cascina detta la Pretura; ciò per la considerazione che, prima di essere terminati i lavori della galleria, richiedonsi parecchi anni ancora ».

Costruzioni ferroviarie della Società Veneta. — Dalla Relazione fatta dal Consiglio di amministrazione della *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche* nell'ultima assemblea generale degli azionisti, stralciamo i seguenti punti relativi ai lavori di costruzione ferroviaria per conto della Società:

Ferrovia Udine-Cividale. — Sistemati gli uffici pella esecuzione del lavoro, portate a buon punto le pratiche di espropriazione, eseguiti i tracciamenti, vennero anche disposte le provviste dei materiali su gran parte della estesa di questo tronco di ferrovia, e furono tradotti sul luogo i materiali d'armamento Noi speriamo che entro il prossimo inverno la linea potrà essere aperta all'Esercizio.

Ferrovia Camposampiero-Montebelluna. — Le espropriazioni dei fondi occorrenti per la costruzione di questa linea poterono in gran parte regolarsi mediante componimenti all'amichevole, talchè i movimenti di terra di qualche importanza in prossimità a Montebelluna sono oramai portati a buon punto.

Le provviste dei materiali sono distese lungo tutta la linea e quelle dell'armamento si trovano già tutte alla stazione di Castelfranco dove questa ferrovia incrocia la Treviso-Vicenza.

Ferrovia Bologna-Porto Maggiore-Massa Lombarda. — Come già fu annunciato nella precedente Relazione la costruzione di questa ferrovia venne dalla provincia di Bologna affidata al sig. ing. Foffani sotto la responsabilità e garanzia della Società Veneta. Fu approvato il progetto di definitiva esecuzione, nel quale figurano in confronto del primitivo progetto molte varianti concordate colla Provincia e coi Comuni interessati, e coll'intervento della Società onde riuscire a migliorare le condizioni del futuro esercizio.

Le esigenze del R. Ministero specialmente in riguardo alle luci dei grandi ponti, di cui vennero presentati dallo ing. Foffani i tipi di dettaglio sempre con adesione ed accettazione della Società furono causa di lunghi ritardi.

Da ultimo l'ing. Foffani credette di piegarsi a quelle esigenze, non senza opportune riserve. Tutto è predisposto adunque ora per dare ai lavori il massimo sviluppo. Provviste di materiali da costruzione, fornitura completa del materiale d'armamento, e personale competentemente distribuito sulla linea dei lavori. Non è perciò a dubitarsi che la ferrovia potrà essere consegnata alla Società per l'apertura all'esercizio nei tempi d'obbligo dall'Impresa Foffani, e forse qualche tronco anche in precedenza.

Ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro. — Questo tronco ferroviario deve ultimarsi entro l'anno 1888. Una apposita squadra di ingegneri si occupa delle variazioni ordinate dal Ministero al progetto che forma base della concessione. Già fin d'ora tutto è predisposto perchè il cominciamento dei lavori possa aver luogo verso la fine di quest'anno sviluppandosi man mano dell'avanzamento e del compimento dei lavori della linea Udine-Cividale.

Tramvia Bologna-Imola. — Fino dal giugno dell'anno decorso la Società assunse dalla provincia di Bologna questa linea di tramvia. Però la esecutorietà del Contratto decorre soltanto dalla dichiarazione fatta dalla Provincia in data 22 marzo del corrente anno. È già nel frattempo non dubitando della licenza governativa, si predisposero gli approvvigionamenti dei materiali per le costruzioni, ebbero luogo le intelligenze coi proprietari per gli allargamenti della strada, ed i materiali d'armamento, ferro, traverse, ecc., si trovano già da qualche mese sulla linea.

È cominciata di recente la posa del ferro, furono provviste le macchine ed il materiale mobile ed in brevissimo tempo saremo in grado di aprire un primo tronco all'esercizio.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Sono parecchi anni che la Società si occupa di questa ferrovia della quale si renderà conto l'anno venturo se (come credesi) il Ministero approverà il progetto definitivo che pochi giorni or sono soltanto ha potuto essergli presentato.

Le difficoltà di questo affare furono moltissime e di varia natura a cominciare dalla prima che il Governo volle che il sussidio fosse commisurato sopra il costo di una ferrovia a binario ridotto, mentre il Consorzio dei Comuni ha voluto invece avere una ferrovia a binario normale, e tenendo coll'ultima (spinosa perchè d'indole delicata) di accontentare con una stazione sola i due importanti paesi di Stia e Pratovecchio, i di cui abitati distano tra loro di un chilometro appena.

La Società finalmente vi è riuscita e si può quindi considerare come definitivamente concluso questo affare, per il quale la concessione governativa al Consorzio e la subconcessione alla Società sono già da anni stipulate, giacchè ritiensi che la Società non avrà a valersi della facoltà di risolvere il contratto caso mancasse l'approvazione del progetto da parte del Governo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, nella sua adunanza che tenne in Lucerna il 26 ottobre u. s., ha autorizzato la Direzione a pagare alla signora Hava-Favre, finchè duri il bisogno, una rendita personale annuale di fr. 10,000. La quistione del palazzo dell'Amministrazione da costruirsi a Lucerna venne aggiornata, e quella del tracciato Immensee-Lucerna non venne trattata, essendo essa tuttora dipendente dalle trattative circa al movimento diretto e di transito instradato sulla ferrovia argoviese del Sud.

Circa ad un aumento del capitale-azioni della ferrovia del Gottardo, di cui fu quistione a suo tempo, non si è ancora giunti ad un accordo.

Ferrovia elettrica sul Salève. — Presso la città di Ginevra si eleva il monte Salève da cui si gode una magnifica vista.

Il noto stabilimento elettrotecnico di Meuron e Cuenod di Ginevra ha ottenuto la concessione di costruire una ferrovia elettrica, la quale, mediante una ruota dentata, salirà da parte sud sulla vetta del monte Salève.

Questa ferrovia differisce dalle consimili del Rigi, Niederwald, ecc., in ciò che la corrente elettrica metterà in movimento la ruota dentata, che s' ingrana nell' apposita rotaia.

Ferrovie svizzere. — Nella sua seduta del 20 ottobre u. s. il Consiglio federale, avuta conoscenza di un rapporto del suo dipartimento delle poste e ferrovie sulle trattative che ebbero luogo tra le Compagnie delle strade ferrate svizzere a proposito della revisione delle tariffe, ha preso la seguente decisione:

1. Il Consiglio federale prende atto della dichiarazione fatta dalle Compagnie delle strade ferrate che hanno aderito alla tariffa di riforma, in forza della quale le seguenti mercanzie, cioè il vino di frutta (sidro) in fusto, il vino in fusto, il formaggio imballato in barili, vasi, ecc., i legumi, le castagne, le uve fresche, le frutta secche, saranno trasportate in avvenire, quando sono consegnate come partite isolate, alla tassa della II classe delle spedizioni parziali. Le Compagnie delle strade ferrate applicheranno questo cambiamento di classe al mezzo di una tariffa eccezionale.

2. Il Consiglio federale ha pure preso atto della dichiarazione delle Compagnie, secondo la quale le facilitazioni garantite alla circolazione dei viaggiatori colle decisioni della 90ª conferenza delle strade ferrate, saranno messe in vigore uniformemente da tutte le Amministrazioni che fanno parte della conferenza delle strade ferrate.

3. Il Consiglio federale autorizza le Compagnie che hanno adottato la tariffa di riforma: *a*) a prelevare un diritto di registrazione di 10 centesimi per le spedizioni di bestiame e di bagagli, in tutti i casi nei quali finora questa tassa non era percepita; *b*) a basare il calcolo della tassa per le spedizioni di bagagli sopra un peso minimo di 20 chilogrammi, colla facoltà di arrotondare gli eccedenti di questi pesi da 10 in 10 chilogrammi, sotto riserva però che, là dove le concessioni permettono di calcolare sopra un peso minimo maggiore, le Compagnie rinuncieranno a far valere quel diritto.

4. Le prescrizioni del regolamento di trasporto del 1º luglio 1876 che fossero in contraddizione colle presenti disposizioni sono abrogate per le linee delle rispettive strade ferrate.

5. Le facilitazioni garantite dalle Compagnie delle strade ferrate, non che la percezione del diritto di registrazione autorizzata dal Consiglio federale e la modificazione apportata nel calcolo delle tasse per il trasporto dei bagagli, saranno messe simultaneamente in vigore ed al più tardi al 1º gennaio 1886.

6. Il Consiglio federale attende un rapporto il più possibilmente pronto sul risultato delle trattative ancora pendenti. Le prescrizioni menzionate alla cifra 2 più sopra per la durata della validità dei biglietti sono concepite come segue *a*) I biglietti dei viaggiatori per *corsa semplice* non sono valevoli che per il giorno in cui sono staccati, salvo nelle eccezioni in seguito indicate (v. pure lett. *d*.); in conseguenza è proibito, nella regola, di rilasciare simili biglietti per altre stazioni che non siano quelle alle quali il viaggiatore può ancor giungere nello stesso giorno (fino a mezzanotte). Fanno eccezione a questa regola i biglietti per stazioni distanti più di 200 chilometri dalla stazione di partenza; questi biglietti sono valevoli per il giorno in cui furono rilasciati e per il giorno appresso fino a mezzanotte; *b*) oltre i biglietti per corsa semplice, si rilascieranno pure, secondo il bisogno, dei biglietti diretti *corsa doppia* (andata e ritorno). Questi biglietti sono valevoli come segue: due giorni, per distanze da 1 a 100 chilometri; tre giorni da 101 a 200 chilometri; quattro giorni da 201 a 300 chilom., e 5 giorni per distanze da 301 chilom in più. La distanza è calcolata secondo la corsa semplice tra la stazione di partenza e la stazione di destinazione. Il giorno in cui è staccato il biglietto conta come il primo giorno pieno per la durata della validità. Questa ha dunque fine a mezzanotte il primo, il secondo, il terzo e il quarto giorno che segue immediatamente *c*. I biglietti a corsa doppia rilasciati la vigilia di una domenica o di un giorno di festa sono valevoli ancora, in ogni caso, per il primo giorno di lavoro susseguente. Questa prescrizione è pure applicabile ai casi in cui una domenica ed un giorno di festa si seguissero immediatamente. Sono considerati come giorni di festa il Capo d'anno (1º gennaio), il Venerdì Santo, l' Ascensione, e il Natale; *d*) Se un biglietto a corsa semplice è rilasciato per un treno notturno, oppure, con un biglietto a corsa doppia, il ritorno si effettua con un treno di notte nei limiti della durata di validità di un biglietto a corsa semplice o doppia, senza poter raggiungere la stazione di destinazione prima di mezzanotte dell' ultimo giorno, il biglietto rimane valevole oltre la mezzanotte per la continuazione diretta e non interrotta del viaggio, tanto col treno di notte in quistione quanto coi treni corrispondenti che sono in coincidenza immediata con quel treno di notte; *e*) Devesi indicare sui biglietti, la cui durata è più lunga del giorno stesso in cui sono staccati, il numero di giorni per i quali sono valevoli. In questo caso non si prenderanno in considerazione le eccezioni indicate sotto lettera *c* e *d* sopraesposte.

Ferrovia a rotaia unica. — L'ingegnere francese Lartigue ha considerevolmente perfezionato la sua ferrovia ad una sola rotaia destinata per le colonie e l' ha meglio adattata al trasporto delle persone.

Sino ad ora le ferrovie da lui costruite in Algeria servivano specialmente pel trasporto di materie grezze, con muli e cavalli per forza motrice. Ora però i carri vengono trascinati in via di prova da una locomotiva a vapore od elettrica, la quale pure corre sulla rotaia unica.

Questo sistema di una sola rotaia offre grandi vantaggi, e cioè minore attrito e minore pericolo di sviamento, sicchè il convoglio può seguire qualunque curva senza rischio di disguido.

Le spese di costruzione di una linea ferroviaria costruita secondo il sistema Lartigue si limitano da 5,000 a 11,900 lire per chilometro.

Ferrovia del Sempione. — La Società degli antichi stabilimenti Cail ha presentato un nuovo progetto di tunnel attraverso il Sempione.

Il tunnel scavato a considerevole elevazione non dovrebbe avere una lunghezza superiore a quella di 4800 metri lineari e vi si farebbe capo per due piani inclinati, su cui circolerebbe un sistema di carri, capace a ricevere ad una estremità il treno intiero e trasportarlo alla estremità opposta.

Il carro, o sistema di carri che dire si voglia, si compone di una serie di telai, trasversalmente disposti, rigidi e di altezza variabile, i quali costituiscono una piattaforma atta a ricevere un treno della lunghezza di 70 metri e del peso di 150 tonnellate, macchina e tender esclusi. Ciascun telaio, sostenuto da due bilancieri dotati di sufficiente flessibilità, riposa sopra quattro ruote.

Una macchina a vapore trasporta il carro con il treno sul piano ascendente ed attraverso la galleria; sul piano discendente il carro usufruisce per la trazione il proprio peso moderatane e regolatane l'azione mediante una catena di ferro la quale si viene lentamente avvolgendo attorno ad un tamburo messo in movimento dal vapore.

Si prevede che questo sistema di trazione, applicato al Sempione, permetterebbe una circolazione quotidiana di 22 treni per ogni ventiquatt' ore; vale a dire 11 treni in ciascuna delle due direzioni.

La linea del San Gottardo è atta al passaggio di 24 treni nello stesso periodo di tempo. La differenza non sarebbe quindi, tra le due linee, soverchiamente sensibile.

Catastrofe ferroviaria in America. — Leggiamo nell'*Eco d'Italia* di Nuova York, del 21 ottobre:

Si ha da deplorare una catastrofe terribile seguita avanti ieri sera sulla ferrovia della Pensilvania. Un treno direttissimo, veniente dall' ovest, si è gettato contro un treno di emigranti in vicinanze del ponte del fiume Hackensack.

Dieci persone sono rimaste morte sul colpo, e molte altre gravemente o mortalmente ferite. Su quel monte di vagoni incendiati, di morti, di feriti, e di gente che gridava pel dolore e per lo spavento, è venuto quasi subito a gettarsi un terzo treno della linea Lehigh-Valley. Altri morti, altri feriti.

Si crede che di morti ve ne siano ancora sepolti sotto i vagoni. I morti e i feriti si vengono trasportando a Newark ed a Jersey City. Non risulta finora che fra gli emigranti del primo treno vi siano italiani.

Ora sappiamo che, malgrado l'applicazione dei sistemi elettrici e meccanici più perfezionati che si conoscano dal personale delle ferrovie, il disastro avvenne per pura storditaggine o trascuratezza di un impiegato.

La ferrovia Pennsylvania, non solo usa del sistema sezionale, ma lo applica con prodigalità, tagliando la linea in sezioni brevissime. Se i segnali vengono collocati ed osservati come si deve, le collisioni diventano impossibili, perchè non resta mai permesso che due treni corrano contemporaneamente sulla medesima sezione.

Sembra che il telegrafista di Marion abbia innalzato un segnale sbagliato, dando così occasione ad un treno diretto di entrare nella sezione su cui trovavasi già un treno di emigranti. L'accidente che ne seguì è conseguenza naturale di tale sbaglio.

L'impiegato fu arrestato, e potrà essere punito per la sua negligenza e mancanza ai proprii doveri; ma ciò non compenserà punto il terribile olocausto di vite, di cui è stato l'autore involontario.

Risulterebbe avere egli violato il principio essenziale del sistema sezionale, coll'*accordare* tredici minuti di tempo al treno emigranti, onde raggiungere la prossima stazione, invece di aspettare il segnale da quest' ultima stazione prima di lasciar entrare il treno diretto sullo stesso binario.

Ferrovie americane. — Negli Stati Uniti d'America si sta costruendo, e tra non molto verrà aperta al pubblico servizio, la ferrovia che raggiungerà un'altitudine finora inesplorata dalle strade ferrate.

Questa ferrovia conduce sulla cima del Pikes Peak, monte della giogaia Rocky, alto 4322 metri sul livello del mare, e quindi più alto del Mont-blanc.

Essa non sarà nè una ferrovia funicolare, nè a ruota dentata come le altre ferrovie alpine, ma salirà sulla vetta mediante gigantesche spirali o tornanti, per cui la sua lunghezza sviluppata sarà di 48 chilometri.

— Il capitano Eads, come sapranno già molti dei nostri lettori, ha compilato un ardito progetto di una ferrovia colossale attraverso l'istmo di Tehnautepec nel Canadà per trasportare i vascelli dalla baia di Fundy allo stretto di Cumberland.

L'ingegnere di questa impresa ha spiegato il suo progetto davanti al Consiglio privato del Canadà, ed assicurò che si era già organizzata una Compagnia di capitalisti inglesi per l'impianto di questa strada ferrata.

Ferrovie nell'Asia minore. — Scrivono da Costantinopoli alla *Politische Correspondenz* che l' ing. Pressel ha presentato alla Porta un progetto riguardante la costruzione di diverse linee ferroviarie nell' Asia minore e propriamente della linea Mudania-Brussa, Ismid-Heraclea, Ismid-Adana, Alexandrette-Bagda e Trebisonda-Erzerum.

Un consorzio di capitalisti tedeschi ed austriaci si è dichiarato pronto a fornire il capitale necessario.

Benchè la Porta sia momentaneamente poco propensa ad entrare in trattativa ed occuparsi di tali questioni si ritiene tuttavia che si persuaderà ora come una buona rete ferroviaria favorirebbe economicamente anche il trasporto delle truppe.

Notizie Diverse

Servizio postale. — Nello scopo di agevolare la sollecita spedizione delle corrispondenze, principalmente fra le località poste lungo le linee ferroviarie, l' Amministrazione delle Poste italiane è venuta nel divisamento di instituire un servizio di corrieri speciali viaggianti con determinati treni, con incarico di ricevere e formare dispacci per tutti gli uffizi situati sulla linea percorsa, vuotando le cassette collocate in ciascuna delle stazioni della linea stessa.

Col 1° novembre corr. si cominciò ad esperimentare il nuovo sistema sulla linea Roma-Firenze, le cui stazioni furono provvedute di apposite cassette d' impostazione le quali, oltre essere vuotate dagli agenti postali in servizio ordinario, lo sono specialmente dai corrieri viaggianti coi seguenti treni:

N. 101, da Firenze a Roma, in partenza da Firenze alle 6,24 ant.; id. 102, da Roma a Firenze, in partenza da Roma alle 7,20 ant; id. 203, da Firenze ad Arezzo, in partenza da Firenze alle 5,5 pom.; id. 200, da Arezzo a Firenze, in partenza da Arezzo alle 5,5 ant.

La sordità fra gl' impiegati delle strade ferrate. — L'*Economista* pubblica la seguente lettera richiamandovi sopra l'attenzione del Governo e delle Amministrazioni ferroviarie.

Egregio signor Direttore,

I recenti studi, che sono stati fatti intorno alle cause della sordità, hanno portato a concludere che l' indebolimento dell' udito negl'impiegati alle strade ferrate è assai frequente.

L' attenzione dei medici è stata richiamata su questo soggetto dai lavori fatti intorno alla *cecità dei colori* tanto importante a riconoscersi per ciò che si riferisce ai segnali che vengon dati sulle strade ferrate.

Però nella notte, durante la nebbia, o quando per qualche accidentalità o sbadataggine i segnali poco o punto si vedone, l'orecchio solo è chiamato a decidere della esistenza e direzione di un rumore o di un suono, e per conseguenza da lui solo dipende la salvezza non solo del costosissimo materiale di cui è composto un treno, ma altresì della vita di chi lo guida, e dei viaggiatori che a lui si affidano.

Ho detto che si tratta di decidere non solo della esistenza, ma altresì della direzione di un rumore o di un suono, perchè un *mono-sordo*, ossia colui che ode bene soltanto da un orecchio, riferisce all'orecchio buono tutti i rumori e tutti i suoni che gli vengono trasmessi dall' aria; per cui il motò di un treno parallelo, o un fischio che gli venga per esempio dal lato destro, se quell'orecchio è sordo del tutto o anche in modo parziale, egli crederà che sia prodotto a sinistra poichè è solo da quella parte che egli ode; e così cercando di scansare un ostacolo o un periglio a cui si avvicini, andrà invece fatalmente ad incontrarlo!

Tornando ora a parlare della frequenza della sordità, è da osservarsi come sia ben constatato che tanto nelle officine quanto nel servizio delle strade ferrate si trovano spessissimo degl'impiegati sordi; cosicchè lo Schwalbach e il Peluow poterono verificare che in 160 impiegati ce ne fossero 34 sordi. Di più la cifra dei sordi aumenta in proporzione della durata del servizio, e ciò in un modo considerevole secondo il computo fatto dagli autori summentovati; cioè l'80 per 100 dopo 25 anni di servizio Il freddo, il vento, il lavoro notturno, come pensa il Géllé, hanno è vero una grande influenza sulla produzione della sordità; ma la fatica di un servizio prolungato sovente oltremisura non è essa pure una causa determinante?

La conclusione che naturalmente deriva dalle considerazioni che ho esposte è, che pel buon andamento del servizio delle strade ferrate sia necessario non solo un oculista per determinare se l'impiegato ferroviario distingua bene i colori delle bandiere e delle lanterne, ma ci sia bisogno altresì di uno specialista per le malattie delle orecchie, per conoscere non solo la esistenza, ma anche il grado e la sede della sordità, affine di escludere agli esami ed alle visite di obbligo, gl'individui affetti da sordità, e così prevenire il pericolo di una catastrofe.

Sarei grato alla S. V. se volesse nell' *Economista*, che tanto si è occupato di ferrovie, trattare anche questo argomento che tenda al buon servizio.

Dott. Demetrio Bargellini.

Società Veneta di costruzioni — Il 1° corrente ebbe luogo a Padova l' assemblea generale degli azionisti della Società Veneta di costruzioni.

In seguito alla relazione del Consiglio, fu accordata ad esso, all'unanimità senza discussione, la facoltà di emettere nuove obbligazioni.

Il comm. Breda diede dettagliati schiarimenti sul grandioso affare di Terni, assicurando sotto la sua responsabilità che è un affar buono. Lo stesso presidente informò gli azionisti d'aver transatte le questioni pendenti fra la Società ed i Ministri di finanza e dei lavori pubblici, relativamente alla costruzione del palazzo delle finanze in Roma, assicurando alla Società le spese e l'interesse del 6 per cento sul capitale esposto, oltre a qualche centinaio di mille lire di utili.

Il mercato di Covent-Garden a Londra. — La *Pall Mall Gazette* annunzia che la ricostruzione e l'ampliazione del mercato di fiori all'ingrosso a Covent-Garden sono state ultimate.

Si ha intenzione di aprirlo al pubblico non appena saranno compiuti anche i lavori nella adiacente piazza occidentale e in Tavistock-street, cioè fra una settimana o due.

Il nuovo corpo di fabbrica, tanto dal lato architettonico, quanto da quello della distribuzione, offre un grande miglioramento di quella parte del mercato che ha sostituito. La facciata del nuovo mercato dal lato di Tavistock-street è lunga circa 120 piedi da oriente a occidente, mentre il lato occidentale è lungo circa 160 piedi e si stende al sud verso il palazzo di Old Hummunus.

Internamente il mercato è diviso in sei scompartimenti ed è coperto da una tettoia leggiera di cristallo e ferro sostenuta da una serie di colonne e incavallature in ferro.

Trasmissione elettrica della forza a grandi distanze. — Nella seduta del 26 ottobre u. s. dell'Accademia delle Scienze di Parigi, il segretario Bertrand diede comunicazione dei risultati delle esperienze eseguite da M. Despretz per la trasmissione elettrica della forza. Tre anni fa egli era riescito a trasmettere il 46 0[0 della forza sviluppata da una macchina, ad una distanza di 8 chilometri. Oggi ripetutamente si ottennero a Creil, 58 chilometri distante da Parigi sulla ferrovia del Nord, 40 cavalli di forza utili trasmessi elettricamente da una generatrice della forza di 80 cavalli. Secondo Bertrand, l'utilizzazione a sì grande distanza del 50 0[0 della forza mediante trasmissione elettrica è semplicissima. Il movimento delle macchine (da 160 a 170 giri per minuto) non supera la velocità delle ruote d'una locomotiva. La tensione arriva fino a 6000 volts senza dar luogo a dispersione, come si temeva. Il conduttore è percorso da una corrente debole che non oltrepassa i 7 ampères per cui anche da questo lato non sono temibili i danni del soverchio riscaldamento. Queste esperienze costarono non meno di 800,000 lire, generosamente fornite dal barone Rothschild.

Sostituzione del petrolio al carbon fossile — Dalla relazione sugli esperimenti fatti dalla Compagnia Fraissinet per mezzo del piroscafo *Aude*, per lo scioglimento del problema di sostituire al carbon fossile il petrolio come forza motrice, pubblicata dal *Semaphore*, togliamo le seguenti notizie:

Da oltre un anno la Compagnia Fraissinet studiava nelle sue officine, sotto la direzione del sig. d'Allest, il problema della soppressione del carbone, sostituendolo colla combustione degli olii minerali e dei loro residui. Queste materie, quasi incombustibili, quando sono in gran quantità bruciano facilmente in certe condizioni particolari e quando sono ridotte ad un grandissimo stato di divisione. Per giungere a tale risultato il sig. d'Allest immaginò degli apparecchi di cui ottenne la privativa, e che diedero tali buoni risultati che il sig. Fraissinet non esitò ad esperimentare l'applicazione sopra uno dei suoi piroscafi.

A tale effetto l'*Aude* fu provvista di due congegni per forno. Questi congegni sono formati da due recipienti conici immessi l'uno nell'altro; il vapore penetra nel recipiente esteriore ed esce dall'apparecchio sotto forma cilindrica avendo da uno a due millimetri di spessore. Il petrolio che deve bruciarsi arriva in forma circolare piccolissima nel congegno centrale, ed incontra, uscendo, il vapore che lo polverizza e lo spinge nel forno in forma di finissima polvere. Diviene allora facilmente infiammabile e basta presentare all'orifizio del congegno un corpo acceso qualunque, per esempio un po' di cotone, perchè la fiamma sorga intensissima.

Durante gli esperimenti che durarono cinque ore circa, i congegni funzionarono con perfetta regolarità; la pressione alla caldaia si mantenne sempre al *maximum*, ed i fuochisti rimasero sul ponte osservando da lontano con istupore questi nuovi ordigni che rendevano la loro presenza a bordo quasi inutile.

Nel corso delle manovre e quando si trattò di rallentare la marcia, gli ingegneri della Compagnia si resero padroni della pressione con una facilità sorprendente; bastò loro di estinguere ad uno ad uno i riscaldatori chiudendo semplicemente il rubinetto d'arrivo del petrolio, e si constatò che l'ago del manometro restava in posizione invariata.

Giungendo nel porto bastò, per estinguere i fuochi, di chiudere quattro rubinetti, e non si ebbe, come col carbone, l'invasione di fuligine incandescente il cui getto in mare costituisce una perdita sensibile ed esige una mano d'opera considerevole.

Il consumo medio fu, durante gli esperimenti, di 115 chilogrammi di nafta all'ora; il consumo del carbone essendo nelle identiche condizioni di chilogrammi 201, il petrolio presentò una resa di 201-115[115, uguagliando 0.74, ossia 74 0[0 superiore a quella del carbone.

La caldaia dell'*Aude* è tubulare a ritorno di fiamma e del tipo ordinario delle caldaie marine; essa ha due forni e presenta una superficie di riscaldamento di 54 metri quadrati.

Le nuove abitazioni a Nuova York. — Da una recente statistica si rileva che l'anno scorso furono costruiti a Nuova York non meno di 1800 fabbricati a scopo di abitazione di un costo complessivo di 30 milioni di dollari.

L'aumento delle case va in proporzione dell'incremento della popolazione della città, che ora sale a 1,400,000 abitanti.

Quando il dipartimento degli incendi (Fire Department) fece la sua ultima statistica vi erano 101,735 fabbricati di tutti i generi, entro i limiti della città ed il numero presente è di 103,000, dei quali 48,780 sono esclusivamente ad uso di abitazione.

Se la popolazione di Nuova York fosse distribuita regolarmente tra i fabbricati ad uso esclusivo di abitazione, ogni casa conterebbe 18 persone; ma vi sono 21,530 case operaie che contengono da due a quattro famiglie per ogni piano; ed ogni famiglia consiste pel solito di un uomo, una donna e parecchi fanciulli.

Circa 3600 di queste case hanno un'altezza di più di quattro piani; vi sono 16,800 case che hanno in media una famiglia ad ogni piano. Soltanto 47 fabbricati della città sono riguardati dagli ufficiali del dipartimento degli incendii come a prova di fuoco. Di questi ventuno sono case, sette sono alberghi e il resto uffici. 17,600 case sono in legname.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviari, la scorsa settimana, si ebbero transazioni piuttosto importanti sulle azioni della Società delle Meridionali salite da 699 a 704; e sulle azioni Mediterranee sostenute sempre al prezzo di 565 a 566. Sugli altri titoli similari non abbiamo nota che meriti di essere riferita.

CONVOCAZIONI

Società mineraria metallurgica italiana della Tunisia in Cagliari. — Assemblea generale il giorno 19 novembre alle ore 7 pom., nel locale della Società, per Conferma della nomina provvisoria di tre amministratori fatta dal Consiglio d'amministrazione in unione ai sindaci con deliberazione 23 ottobre 1885; nomina di due sindaci supplenti; deliberazioni relative ai rapporti dell'attuale Società col Comitato d'amministrazione della cessata Società omonima in partecipazione; comunicazioni diverse.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (6 novembre, ore 2 pomerid., fatali) — Lavori di allungamento di uno degli scali da costruzione del R. Arsenale di Venezia, da eseguirsi in giorni 150, provvisoriamente deliberato per L. 47,166.25. (V. n. 41 del *Monitore).*

Id. (7 novembre, ore 2 pom., fat.) — Lavori per l'ampliamente dell'officina Congegnatori e sistemazione ad uso officina seghe della tettoia attigua all'officina bozzellai nel R. Arsenale marittimo in Venezia, per lo ammontare di L. 66,000 da eseguirsi in giorni 180, provv. deliberato mediante il ribasso di L. 17 per cento. (V. n. 41 del *Monitore*).

Municipio di Avellino (7 9.bre, ore 12 merid.. fat.) — Costruzione del lastricato della strada del corso Vittorio Emanuele e delle banchine rispettive e sistemazione della piazza della Libertà per l'ammontare di L. 179 mila, provv. aggiudicato, col ribasso di L. 2 per ogni cento lire.

Genio militare — Direzione di Alessandria (9 novembre, ore 11 ant., def.) — Lavori per la costruzione di parte di una caserma per un reggimento di fanteria in Tortona. Prezzo ridotto L. 196,531.25. (V. n. 38 e 41 del *Monitore*).

Prefettura di Ferrara (9 9.bre, ore 11 ant., def.) — Lavori di riparazione e difesa interna al tratto di mezzo del froldo Fossadalbero in destra di Po della lunghezza di m. 484. Prezzo L. 26,950. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di giorni 60 naturali e consecutivi dalla consegna. Deposito L. 1,300.

Municipio di Toscanella. Prov. di Roma (9 9.bre, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di riparazione e manutenzione della strada comunale obbligatoria da Toscanella al confine del territorio di Marta. Prezzo L. 11,218.14. Dep. provv. L. 300. Fat. ore 10 ant. 26 novembre.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (10 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto a danno di Generoso Cimino, onde continuarsi la costruzione della strada Nardò alla masseria Salmenta, i lavori della quale si stimano approssimativamente per L. 81,000. I medesimi devono essere terminati in due anni dalla consegna. Cauz. provv. L. 2,500; def. lire 8,100. Fat. a giorni 15.

Direzione del Genio militare di Venezia (10 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Costruzione di una caserma per due battaglioni di bersaglieri colla sede del comando di reggimento, in Belluno, della spesa di L. 610,000, da eseguirsi nel termine di giorni 550. Deposito L. 61,000. Fat. mezzodì 15 9.mbre.

Congregazione di Carità di Alessandria (11 novembre, ore 12 merid., fat.) — Esecuzione delle opere di riordinamento e completamento dei locali di questo Spedale ascendenti a lire 700,000, provv. deliberata mediante il ribasso di L. 11.27 per ogni 100 lire. (V. n. 40 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Terra di Lavoro (12 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori per la sistemazione del primo tronco a monte del torrente Alberolungo, cioè dal ponte della ferrovia Cancello-Castellammare fino alle case sparse, della lunghezza di m. 1194 nella bonifica dei Torrenti di Nola, giusta il progetto compilato il 10 luglio 1885 dall'ufficio speciale delle bonifiche, debitamente approvato per L. 41,150 a base d'asta. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo. Fat. a mezzodì 27 novembre.

Municipio di Ronciglione (12 novembre, ore 10 ant., def.) — Lavori di sistemazione della strada detta di Borgo di Sotto. (V. n. 40 e 42 del *Monitore*).

Città di Torino (12 novembre, ore 11 ant., fat.) — Vendita di un tratto di terreno fabbricabile formante parte dell'antica spianata d'artiglieria, sul corso Re Umberto, presso la piazza Solferino, della superficie approssimativa di mq. 4300, provv. aggiudicato per L. 68.565 al metro quadrato.

Amministrazione provinciale di Roma (12 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Manutenzione della strada consorziale Licentina, dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense presso S. Cosimato al torrente di Licenza, per sette anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1892. Canone annuo L. 2,625.85. Cauz. provv. L. 400; def. il decimo del canone annuo.

Id. (13 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Manutenzione della strada provinciale, Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco 11, dalla porta S. Angelo di Tivoli alla colonnetta di Arsoli, per cinque anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1890. Canone annuo L. 12,368.41. Cauz. provv. L. 700; def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Bologna (16 novembre, ore 1 pom., def.) — Lavori di alzamento e rinfianco delle arginature e sistemazione dell'alveo del torrente Samoggia pel tratto dal ponte sulla provinciale di Persiceto alla borgata Forcelli nei comuni di San Giovanni in Persiceto, Anzola dell'Emilia e Sala Bolognese. Prezzo L. 37,880. Il lavori dovranno essere compiuti entro giorni 120 naturali consecutivi dalla consegna. Deposito L. 2,000.

Prefettura di Roma (16 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori di sistemazione del tratto di banchina allo incontro del molo Innocenziano con quello Neroniano nel porto d'Anzio. Spesa complessiva L. 26,200 delle quali L. 23,850 a base d'asta e L. 2,350 a disposizione dell'Amministrazione per pagare i compensi, le opere impreviste, e le indennità di sorveglianza. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo. Fat. mezzodì 2 dicembre.

Prefettura di Venezia (16 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di quinquennale manutenzione dei fabbricati idraulici, argini e sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione e relative alzaie di 1.a e 2.a categoria per L. 111,850. La durata dell'appalto resta fissata ad un quinquennio, cioè a tutto giugno 1890, senza tener conto dell'eventuale ritardo della sua attivazione, meno per quanto riflette la proporzionale del canone pei lavori a corpo; osservato il disposto degli articoli da 26 a 30 del capitolato speciale. Cauz. provv. L. 5,000; def. il decimo. Oltre a ciò l'impresa depositerà la somma di L. 500 a disposizione dell'Ufficio centrale di Venezia ai riguardi dell'art. 25 del capitolato speciale di appalto. Fat. mezzodì 3 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Macerata (16 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Opere e provviste occorrenti alla correzione delle contropendenze esistenti sulla strada nazionale n. 46, Foligno-Loreto, dal Borgo S. Giovanni sino al Piano delle Fornaci, nel territorio di Belforte sul Chienti, per L. 96,520. I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 24. Cauz. provv. L. 3,500; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (16 novembre, ore 12 merid., fat.,) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante dalla normale 796 del 3.o tronco della strada provinciale di 1.a serie Cuccaro-Sanza, alla normale 96 del 4.o, onde attraversare l'abitato di Montano-Antilia, della lunghezza di m. 4,249.52, provv. deliberato per L. 107.909.10, dietro l'ottenuto ribasso di L. 7.77 per cento su quello di stima. (V. n. 40 del *Monitore*).

Municipio di Palma Montechiaro (18 novembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Ricostruzione del corso d'acqua del Capo della lunghezza di m. 2281, in conformità del progetto 30 gennaio 1885, superiormente approvato. Prezzo L. 50,000. Cauz. provv. il ventesimo; def. il decimo. Fat. a giorni 20.

Municipio di Valguanera (19 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Opere e provviste per la costruzione del terzo tratto della strada obbligatoria Valguarnera-Raddusa, compreso tra la Portella Dainamare ed il Vallone Pietrapescia, di m. 6747.93, e per l'ammontare complessivo di L. 100,000, giusta il progetto redatto dal delegato stradale ing. Eduardo Spinelli. I lavori e le provviste dovranno ultimarsi entro il termine di anni 4 dalla consegna; salvo all'Amministrazione appaltante di prolungare od accorciare tal termine a seconda delle risorse economiche del fondo speciale, senza che l'appaltatore per questo motivo possa chiedere lo scioglimento del contratto od una indennità qualsiasi. Cauz. provv. L. 3,000. Fat. mezzodì 10 dicembre.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la fornitura di N. 21 ponti e ponticelli per la ferrovia Torre Annunziata-Cancello.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima sedente in Roma

Capitale nominale L. 15,000,000 — Versato L. 4,500,000

VERSAMENTO DELLE AZIONI

Giusta deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 3 Ottobre 1885, si invitano i possessori delle Azioni sociali a versare pel 15 Novembre prossimo venturo, presso la Banca Nazionale, sede di Roma, il quarto decimo (pari a L. 50 per Azione) del relativo ammontare,

Il presente avviso vale per gli effetti di cui all' art. 41 dello statuto sociale.

Il Direttore Generale
A. BILLIA.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall' ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano, e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

AUG. COURTIAL &
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)
FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE
SCAMBI E CROCIAMENTI D' OGNI SISTEMA
RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.
TUBI DI GHISA D' OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D' ACQUA E DI GAZ
LAVORO GARANTITO.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13

ANNO XVIII Mercoledì 11 Novembre 1885. Num. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE FERROVIE DEGLI STATI UNITI NEL 1884

Dalla statistica annuale pel 1884 delle Ferrovie americane pubblicata dal *Poor' s Manual*, togliamo le seguenti interessanti notizie.

Prima però di entrare nei dettagli della statistica, sarà necessario spiegare cosa intenda l'autore del Manuale per 1884. Se si trattasse di tempi normali, sarebbe cosa indifferente che non si chiudano alla medesima epoca tutti i conti presi a base della statistica; ma siccome gli ultimi mesi del 1884 ed i primi del 1885 furono, a quanto dimostrano le periodiche pubblicazioni della maggior parte delle Compagnie e la *Railroad Gazette*, sensibilmente meno buoni degli ultimi mesi del 1883 e dei primi 8 o 9 mesi del 1884, così è importante lo stabilire esattamente cosa debbasi intendere per 1884 nella statistica di cui ci occupiamo.

Agli Stati Uniti non v'ha, per così dire, mese col quale non si chiudano i conti di qualche Compagnia ferroviaria, fra le tante che colà esistono. Alcune di queste Compagnie passate in rivista dal sig. Poor, chiusero il loro esercizio sociale al 31 dicembre 1884; ma altre molte lo chiusero alla fine di giugno dello stesso anno, ed altre finalmente in epoche diverse dalle due preaccennate; e così p. es. la *Chicago and North-Western C.* lo chiuse al 31 maggio e la *Chicago, Rock-Island and Pacific C.* al 31 marzo 1884. Da ciò risulta che la statistica del *Poor 's Manual* per il 1884, riflette, in realtà, un esercizio fittizio medio, il quale si chiude in un' epoca vicina piuttosto al settembre che non al dicembre 1884, e che perciò è migliore di quello che non sia stato il periodo compreso fra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1884, nonchè dell' esercizio che comprendesse il termine dal 30 giugno 1884 al 1° luglio 1885.

Ciò premesso, vediamo quall' è la situazione dell' esercizio fittizio, del quale il Manuale si occupa come se si trattasse dell' anno 1884.

Anzitutto ecco le cifre relative alla lunghezza delle strade ed al materiale posseduto dalle Compagnie americane nel 1884.

Strade propriamente dette	miglia	125,152
Binari di manovra, binari secondari ecc.	»	31,345
	Totale miglia	156,497

di cui 90,243 con rotaie in acciaio.

Materiale.

Locomotive	n.	24,587
Vetture per viaggiatori	»	17,993
Bagagliai, ecc.	»	5,911
Carri merci	»	798,399

con una media, ogni 100 miglia di strada, di 19.65 locomotive, 14.38 vetture-viaggiatori, 4.72 bagagliai e 638 carri-merci.

Per quanto riguarda le strade propriamente dette, abbiamo un aumento netto di 4,600 miglia a confronto del 1883 e di 37,351 miglia a confronto del 1880. Risulta poi che la lunghezza delle linee di manovra o secondarie in proporzione con la lunghezza di quelle principali, è maggiore nel 1884 che non nel 1880, quantunque in questi quattro anni siansi costrutti più di 37,000 miglia di strade propriamente dette le quali hanno relativamente una quantità minore di binari di manovra ecc. che non la media delle vecchie linee.

È adunque evidente che lo sviluppo della *larghezza utile* si operò specialmente a favore di queste ultime linee.

L' aumento delle ferrovie con rotaie in acciaio, che a confronto del 1880 è del 142 0[0], sarebbe assai rimarchevole, se nei 52,914 miglia che si hanno in più nel 1884 relativamente al 1880, non si dovessero comprendere ben

37,351 miglia di nuova costruzione, armate probabilmente sin da principio in acciaio. Restano adunque solo 15,563 miglia di antiche ferrovie il cui armamento fu rinnovato in acciaio. Ove si consideri che nel 1880 vi erano 70,741 miglia di ferrovie con rotaie in ferro, e che la rinnovazione di una tal rete importa ben quasi 7,000 miglia di rotaia nuova in media per anno, il che equivale a 30,000 miglia circa di strada rinnovata in quattro anni e mezzo, ne consegue che, ammettendo che le nuove ferrovie siano state tutte armate in acciaio, il 50 per cento circa delle rinnovazioni sulle antiche strade venne fatto con rotaie d' acciaio.

Devesi ancora notare che nel 1880, l' acciaio era impiegato in ragione del 34 1[2 p. cento sulle strade della rete, mentre nel 1884 raggiunse la proporzione del 58 per cento.

Esaminando ora le cifre relative al materiale, sempre in paragone al 1880, troviamo un aumento del 41 0[0 per le locomotive, del 46 0[0 per le vetture-viaggiatori, e del 75 0[0 per i vagoni-merci, di fronte ad un aumento di più del 42 0[0 nella estensione della rete. Il calcolo poi del materiale per ogni 100 miglia di strada, ci rileva che, malgrado la costruzione di più di 37,000 miglia di nuove strade con piccolo traffico, si ha tuttavia la stessa media, ogni 100 miglia, di locomotive e vetture viaggiatori nel 1884 che nel 1880, con un aumento del 22 0[0 nella media relativa ai vagoni-merci.

Ciò può sembrare impossibile, quando si ricordi la terribile crisi che afflisse e tuttora affligge in America, al pari che in Europa, il commercio e l' industrie e fra queste per conseguenza quella dei trasporti. Eppure le cifre sovrariportate sono esatte.

Così pure possiamo domandarci quale evoluzione si prepari nell' industria delle ferrovie agli Stati Uniti, quando si vede il vagone-merci non fruttare, in un anno, in media che 630 doll. (3,150 fr. ovvero meno di 10 franchi al giorno), mentre fruttò 737 dollari (franchi 3,685) nel 1883 e doll. 914 (fr. 4,570) nel 1880.

Per buona ventura il male non è così serio, come a tutta prima può sembrare, imperocchè il costo del materiale si è pur esso fatto minore e quindi non gravita oltre misura sul conto capitale. E diffatti basta soffermarsi sulle seguenti cifre, per convincersi della nostra asserzione.

Il costo delle linee fornite di tutto l' occorrente (materiale rotabile, di trazione ecc.) era nel 1880 di dollari 4,838,645,675 (circa 24 1[4 miliardi di franchi): nel 1884 è di doll. 6,924,554,444 (più di 34 1[2 miliardi di franchi).

L' aumento è dunque del 43 0[0, e siccome è certo che la maggior cura posta oggi nella costruzione delle nuove linee ed il miglioramento delle linee vecchie, concorsero a mantenere sempre allo stesso livello il costo di costruzione, non ostante il ribasso nei prezzi della materia prima, così ne risulta che il materiale rotabile deve ora costare di meno. Rigorosamente parlando adunque non vi ha motivo di meravigliarsi che il vagone frutti meno in media, ma però ben possiamo preoccuparci che la differenza negli introiti sia così forte, cioè del 50 0[0.

Il costo delle strade e del materiale non è il solo fattore del conto capitale. Bisogna ancora aggiungervi il debito fluttuante e le emissioni di *bonds* fatti per pagare l' acquisto di titoli di altre Compagnie, uso questo invalso negli Stati Uniti, ove tante grandi Compagnie *controllano*, questa è la parola da loro usata, altrettante linee concorrenti o di minore importanza. Senza nulla aggiungere alla proprietà reale delle ferrovie, nè un miglio di via, nè una locomotiva, nè un vagone, questa operazione ingrossa il totale del capitale-obbligazioni, senza diminuire d' un centesimo il capitale-azioni. A ciò poi si aggiunge quello che in America chiamasi il *watering of stok.* Per tal modo il conto-capitale è sensibilmente maggiore che non quello del costo, da noi or ora passato in rivista.

Ecco del resto il prospetto del conto-capitale, per i due esercizi 1884 e 1880:

		1884	1880
Capitale-azioni . .	dollari	3,762,616,686	2,613,606,264
Capitale-obbligazioni	»	3,669,115,773	2,390,915,402
Altri debiti . . .	»	249,666,595	421,200,894
	Totale dollari	7.676,399,054	5,425,722,560

L' aumento è di 2,250,676,494 doll. ovvero 11 1[4 miliardi di franchi. Il corrispettivo di questo aumento consiste: in 37,351 miglia di nuove strade, in 11,076 miglia di linee secondarie, binari di manovra, ecc., nel prezzo delle rotaie d' acciaio necessarie per 52,914 miglia; in 7,175 locomotive, 5,663 vetture a viaggiatori ed a bagagli ed in 342,949 carri-merci, oltre a quanto si spese in miglioramenti sulle vecchie strade.

Facciasi larga parte a quest' ultimo coefficiente, ed ammettasi che esso rappresenti il 16 0[0 del costo delle linee fornite nel 1880. Deducansi poscia 483,864,567 dollari da 2,250,676,494 e si avranno dollari 1,766,811,927, che rappresenterebbero il costo dei 37,351 miglia di strade propriamente dette, coi loro accessori e fornimenti, costrutte dopo il 1880. Così il costo del miglio nuovo sarebbe di 47,302 dollari, ovvero 236,510 franchi, mentre che, fatto ogni conto, ogni miglio di tutta la rete viene in media a costare 61,376 dollari o 306,880 franchi nel 1884, e 62,522 dollari o 312,720 franchi nel 1880.

Si citano, in America, esempi in cui le ferrovie costarono per la costruzione 100,000 o 125,000 franchi il miglio, ed è certo che a questo prezzo non se ne costruiscono più; ma se ai 20 o 25,000 dollari di primo costo delle linee primitivamente costrutte si aggiungessero tutte le spese cui diedero luogo in seguito, si arriverebbe ad un totale certamente superiore al prezzo medio attuale di ogni miglio di ferrovia.

Passiamo ora alla statistica del movimento.

Il numero dei viaggiatori trasportati nel 1884, su 113,175 miglia, giunse a 334 milioni 570,766. La lunghezza media dei viaggi fu miglia 26.24 pari a chilometri 42, e in media il prezzo del trasporto dei viaggiatori fu di doll. 0,02356 per miglio, pari a L. 0,073 per chilometro. Il maggior movimento di viaggiatori fu al solito negli Stati del nord compresi sotto il nome di Nuova Inghilterra, che vanno avanti a tutti gli altri per industria e per ogni manifestazione di civiltà. In questi Stati il numero dei viaggiatori, o, per meglio dire, dei viaggi fu nientemeno che diciannove volte quello degli abitanti.

Il movimento delle merci giunse all'enorme cifra di 44 miliardi, 725 milioni e 207,677 tonnellate-miglio: il viag-

gio medio delle merci fu miglia 114,66 e il prezzo medio del trasporto di una tonnellata a un chilometro fu lire 0,0466, ossia dollari 0,015 per miglio; ma le tariffe furono tutt'altro che uniformi sulle diverse ferrovie. Negli Stati della Nuova Inghilterra la tariffa media fu dollari 0,016; negli Stati centrali, meno di un centesimo di dollaro; negli Stati del sud, 0,015; negli Stati dell' ovest 1,10; e negli Stati sulla costa del Pacifico la tariffa media fu assai più alta, 0,024, ossia L. 0,075 per chilometro. Quest'ultima cifra si spiega colla mancanza di concorrenza; in quelle parti le strade ferrate sono assai lontane le une dalle altre e non possono farsi quella concorrenza che si fanno le altre strade ferrate dell' Unione e specialmente quelle che mettono in comunicazione i fertili piani del centro e dell' ovest colle città dell'Atlantico. Quando sia aperto il canale di Panama, la navigazione potrà far loro concorrenza per le merci, ma finora la via marittima è troppo lunga e pericolosa.

Anche negli Stati Uniti, come in diverse parti d' Europa, si fecero nell'anno scorso grandi lamenti sulla depressione del commercio; le ferrovie se ne risentirono assai quanto ai prodotti, ma la quantità delle merci trasportate fu poco inferiore a quelle trasportate nel 1883, e superò di ben 29,583,374 tonn., quella del 1882. I prodotti totali di tutte le linee in esercizio, dal 1877 al 1884, compariscono nella seguente tabella:

Anni		dollari
Anni	1877	472,909,272
	1878	490,103,351
	1879	525,620,577
	1880	613,733,610
	1881	701,680,982
	1882	770,209,899
	1883	823,772,924
	1884	770,684,908

L'aumento dei prodotti è stato un poco superiore all'aumento della lunghezza delle ferrovie fino al 1884. Nei cinque anni 1879-1883 vediamo i prodotti salire da 526 milioni a 824; nello stesso tempo la costruzione delle ferrovie fu spinta avanti con un'alacrità maravigliosa, senza esempio: furono costruite 40,000 miglia di ferrovie, spendendovi circa 1,200,000 dollari.

Questo immenso lavoro diede un impulso straordinario a molte industrie e al commercio: ben s'immagina quanto lavoro abbiano avuto le acciaierie e le officine: nuovi stabilimenti s'impiantarono capaci di fornire in un anno più di centomila tonnellate di rotaie. Ma l' iniziativa privata che produceva in cinque anni quella straordinaria rete di strade ferrate, e alla prima desta l' ammirazione, non comparisce certamente lodevole quando si viene a sapere che nel 1884 non furono costruite che 4,000 miglia, e più per completare o perfezionare linee già costruite, che per nuove linee. Si era fatto troppo: e quelle 4,000 miglia costarono appena 20,000 dollari al miglio, in tutto da 60 a 75 milioni di dollari, mentre nell'anno 1882 si erano spesi 350 milioni di dollari. Un miliardo e 750 milioni in un solo anno! Una tale diminuzione non poteva non dare un gran colpo alle industrie del ferro e dell'acciaio e a molti altri interessi del paese: ci vollero proprio le immense risorse di quel paese perchè la crisi non diventasse un disastro.

Buona parte delle 40,000 miglia costruite nel quinquennio 1879-1883 furono costruite parallelamente, per usare l'espressione a ciò consacrata, alle linee esistenti: la concorrenza portò una diminuzione nei dividendi delle antiche linee, talvolta fece più che diminuirli, e ciò ebbe per conseguenza la sfiducia universale nei titoli ferroviari. La concorrenza fra le diverse linee diventò una vera battaglia, intercalata ogni tanto da accordi singolari detti *pools*, per i quali i prodotti di un certo traffico, per esempio da Chicago a New York, venivano divisi in certe proporzioni fra le linee in concorrenza. Le tariffe subivano variazioni straordinarie, e il commercio che aveva profittato per un certo tempo del loro basso livello, veniva ad un tratto arenato da un rialzo improvviso.

Qual sarà il rimedio a tale stato di cose? Ciò che è fatto non si può disfare. Le linee che non sono in concorrenza e che soffrono, dovranno aspettare il buono effetto del continuo progresso del paese: le altre dovranno essere acquistate dalle linee antiche e utilizzate in quel migliore modo che sarà possibile. Già sembra probabile che l'imbroglio della West Shore sarà sciolto dal cadere di questa linea nelle mani della New York Central: questa potrà allora sperare di dar nuovamente dei dividendi, certamente non uguali a quelli di prima. Ciò obbligherà altre Compagnie a far la pace colla Central, e verranno in seguito altri componimenti dello stesso genere. È anche da notare che ora dovranno essere rimborsate molte obbligazioni, per le quali si paga circa 7 per cento, e che esse verranno surrogate da obbligazioni a interesse molto minore, stante l'abbondanza dei capitali disponibili.

Intanto nell'anno 1884 ben trentanove strade ferrate della lunghezza complessiva di 11,466 miglia, il cui capitale in azioni e in imprevisti ascendeva a 787 milioni di dollari, non furono in grado di rispondere ai loro obblighi e dai tribunali furono affidate a curatori nell'interesse dei creditori. Il 1885 sarà forse un poco inferiore al 1884; poi, probabilmente si fermerà la diminuzione, ed è da sperare che il 1886 segnerà un progresso sensibile.

Una cifra che probabilmente sorprenderà i nostri lettori che hanno tanto sentito parlare di percentuale nelle ferrovie europee e specialmente in quelle italiane, è quella delle spese di esercizio. Queste spese nel 1884 salirono a 65 per cento dei prodotti, sebbene gli Stati Uniti abbiano il carbon fossile in casa. Il reddito netto fu solamente 3 5[8 per cento del capitale complessivo. Questo però dipende in gran parte dalle linee che fecero cattivi affari: sulle buone linee il dividendo è molto superiore a questa media e giunge frequentemente al 6 per cento.

Il periodo di febbre ferroviaria che abbiamo considerato non è nuovo negli annali dell'Unione: nei quattro o cinque anni precedenti al 1873 accadde una cosa simile, e si costruirono in complesso 27 mila miglia di strade ferrate, cosa che parrebbe straordinaria davvero se non fosse messa un poco in ombra dalle 40 mila miglia del quinquennio 1879-1883. Ma allora il paese, sebbene ricchissimo, non era giunto a quel grado di prosperità in cui si trova ora: quella spesa stravagante esaurì i capitali disponibili e la crisi fu seria, seriissima per molti sfortunati azionisti di strade ferrate. Ora invece i capitali sono tanto abbondanti come erano prima che le recenti costruzioni ferroviarie assorbissero sei miliardi di lire italiane.

FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

L'*Avvenire di Sardegna* del 4 corr. pubblica le seguenti considerazioni, alle quali ci associamo:

Abbiamo letto nel *Diritto* una corrispondenza da Sassari con la quale, malgrado le supponibili migliori intenzioni, si dà dallo scrittore una non dubbia prova di voler intendere il pubblico bene della Sardegna a modo esclusivamente suo e dei suoi, il che non può rispondere certamente nè ai veri bisogni, nè alle giuste esigenze del paese.

Quel corrispondente, mostrando di voler dubitare che nel Ministero dei lavori pubblici sia stata veramente nominata una Commissione di ispettori del Genio civile con incarico di esaminare le proposte presentate dai diversi concorrenti alla costruzione delle nostre ferrovie complementari, finisce per rivelare con poca riserbatezza il disegno di prevenire quella Commissione in favore della sola Compagnia reale delle ferrovie sarde.

Noi non vogliamo fermarci a dire come ciò non possa essere approvato da chi regge le sorti di quella Compagnia la quale, bramando non rinunziare alla serietà cui ha diritto, non può gradire cotesti biasimevoli conati di protezione anticipata e prematura. Nè, d' altro verso, a noi sembra conveniente l' esaminare qui, se ciò che in quella corrispondenza si legge intorno agli studii da tutti, o da alcuni fra i concorrenti presentati, sia esatto. Una cosa sola a noi piace affermare, prendendone occasione dalla detta corrispondenza, e vorremmo che nel nostro concetto venissero tutti indistintamente quanti intendono aspirare con onestà di mezzi alla concessione delle ferrovie complementari in Sardegna.

Che la Commissione dianzi accennata sia stata dall'onorevole ministro Genala costituita, non può dubitarsene, ed il corrispondente sassarese (?) del *Diritto* deve saperlo a preferenza di chicchessia; e la rispettabilità incontestabile dei nomi dei distintissimi ispettori, comm. G. Borgnini, comm. De Passerini e comm. A. Vitali, chiamati a comporla deve infondere ed indiscutibilmente infonde in tutti la sicurezza che quegli egregi uomini risponderanno degnamente all'incarico loro affidato.

Perchè dunque risollevare in questo momento le questioni, fortunatamente già cessate, intorno alla preferenza ad ogni costo a favore della Compagnia reale? É onesto, giusto, delicato il far ciò, mentre di tutti e su tutto è chiamata a pronunziarsi una autorevole commissione, cui nient'altro sta a cuore tranne la esecuzione sapiente e leale del ricevuto mandato?

Noi che ci facemmo propugnatori disinteressati della libera concorrenza, combattendo le protettrici tendenze di taluni, ci astenemmo per deliberato proposito da ogni commento, quando apprendemmo la nomina della predetta Commissione, comunque vedessimo in quel fatto il giusto trionfo dei principii impersonalmente da noi sostenuti. Nè crediamo di esagerare nei nostri desiderii se esortiamo i fautori dello esclusivismo obbligato a rimettersi fiduciosi, per il vero e supremo interesse della Sardegna, a ciò che la Commissione creata dal ministro Genala sarà per decidere, senza turbarne la serenità e senza comprometterne l'autorevolezza con inconsulte prevenzioni e con insinuazioni malsane.

Informazioni Particolari del MONITORE

Il comm. Massa, Direttore generale della Rete Mediterranea, del quale alcuni giornali di Milano e di Roma avevano annunciato da due giorni l'arrivo alla capitale, è partito stamane, 11, da Torino per Firenze, donde, dopo breve sosta, ripartirà per Roma, ove egli si reca per l'installazione del Servizio delle Costruzioni, e per concerti e provvedimenti relativi alle nuove linee da eseguirsi.

><

Ci si scrive da Roma che nei giorni di giovedì, venerdì e sabato scorsi i rappresentanti delle tre Società, Mediterranea, Adriatica e Sicula, insieme ai delegati del Governo, hanno preso in esame i progetti di capitolati per l'appalto a corpo ed a rimborso delle nuove costruzioni. I rappresentanti delle dette Società hanno esposte in appositi verbali le loro osservazioni sui progetti medesimi, le quali, si ha motivo di credere, saranno prese in considerazione dal Ministero, affine di togliere, per quanto è possibile, i dubbii che esistono e che potrebbero dare motivo a futuri litigi.

Ci si annunzia pure da Roma che l'Amministrazione della Mediterranea fa procedere con tutta alacrità agli studii di dettaglio della direttissima Roma-Napoli, e così pure a quelli della stazione di Trastevere per potere incominciare quanto prima i lavori.

L' Amministrazione predetta, e per essa il comm. ing. Oliva, trovasi nel suo còmpito assecondata, tanto dall' on. Ministro dei lavori pubblici, quanto dall' ispettore generale cav. Di Lenna.

><

Nel precedente nostro n. 44 abbiamo riportato un brano dell' *Economista* intorno al traffico ferroviario italo-austro-ungarico, nel quale brano, ed a proposito degli accennativi dissensi tra le ferrovie austriache e quelle dell' Alta Italia, concludesi: « e la rottura dei « buoni rapporti portò per conseguenza che le fer- « rovie austriache, profittando del maggior percorso « nella loro rete, diressero su Peri la maggior copia « del movimento dall' Austria all' Italia, e coi ribassi « di tariffe attirarono su quel valico anche buona « parte del traffico dall' Italia all' Austria ».

Ora ci si fa osservare che su tal punto l' *Economista* sarebbe stato male informato, perchè la stessa Amministrazione della Rete Adriatica, in seguito ad accurati studi fatti, avrebbe avuto occasione di dichiarare alle ferrovie Austriache che, dal momento della interruzione del servizio diretto, il traffico pel transito di Pontebba andò sempre crescendo, e che le proposte austriache riguardo alla riattivazione del servizio diretto costituivano per le ferrovie italiane un regresso, risultando dagli accennati studi che le proposte stesse avrebbero per effetto di deviare annualmente dal transito di Pontebba un traffico di circa 300,000 quintali.

Aggiungasi poi che le facilitazioni accordate dall' Alta Italia per alcune merci, come il riso, i marmi, i semi da prato, ecc. confermano che anche dall' Italia si aveva un commercio via Pontebba che importava di mantenere e di favorire. Fu appunto per siffatti motivi che l' Adriatica non avrebbe accettato le prime aperture fattele dalle strade ferrate Austria-

che e le avrebbe invitate a modificare le loro proposte nel senso di avvantaggiare meglio le linee italiane.

Queste dilucidazioni le riportiamo per non lasciar luogo ad erronei apprezzamenti, e per quell' imparzialità di cui l' *Economista* è anch' esso fedele osservatore.

Certo che col riordinamento delle ferrovie italiane taluni particolari della questione si presentano alle ferrovie stesse ben diversamente che per il passato: perciò giova sperare che i nuovi studi condurranno alla soluzione della questione, e quindi al maggior sviluppo del commercio.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha opinato che, salve talune riserve ed avvertenze, possa ammettersi in massima, ed in linea tecnica, il progetto di una ferrovia da Ferrara a Modena per Cento, presentato dalla Amministrazione provinciale di Ferrara unitamente alla domanda per la inscrizione della linea fra le nuove ferrovie della quarta categoria di cui è cenno all' art. 20 della legge 27 aprile 1885 di approvazione delle nuove Convenzioni ferroviarie.

Il progetto di cui sopra fu redatto dalla Società Veneta di Imprese e costruzioni pubbliche per incarico della predetta Amministrazione provinciale. A seconda di esso progetto, la linea misura la totale lunghezza di m. 67,500, ed il preventivo della spesa di costruzione, non tenuto conto del materiale mobile, ammonta a L. 4,800,000.

Il binario della ferrovia è proposto a scartamento ordinario, e la sezione normale della piattaforma stradale misura metri 4.50.

In planimetria, il raggio minimo adottato per le curve non scende al disotto dei m. 300; ed in altimetria la pendenza massima è quella del 14,07 per mille.

Le stazioni intermedie della linea, sono: Poretto, Vigarano, Mirabella, Sant' Agostino, Cento, San Giovanni in Persiceto, Sant' Agata, Nonantola.

Il Consiglio superiore ha sollevato peraltro qualche dubbio sulla opportunità della nuova ferrovia.

><

Il Consiglio stesso ha manifestato inoltre l' avviso che in linea tecnica possa ammettersi il progetto di massima per una ferrovia da Cuneo a Peveragno e Chiusa Pesio, presentato dalla Amministrazione provinciale di Cuneo.

Questo tratto di ferrovia sarebbe lungo m. 13,300 ed importerebbe la spesa di L. 1,251,000. Si dovrebbero impiantare stazioni a Peveragno ed a Chiusa-Pesio ed una fermata a Spinetta. Il raggio minimo delle curve sarebbe di m. 600, e la pendenza massima delle livellette del 15 per mille.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il preventivo della spesa occorrente per l'acquisto del materiale mobile occorrente per gli esercizi 1885-1886 e 1886-87. Il materiale da provvedersi a seconda di detto preventivo consiste in: n. 12 vetture miste di 1.a e 2.a classe; n. 6 vetture di 2.a classe; n. 12 carri a bagaglio; n. 12 locomotive a quattro ruote accoppiate.

La spesa complessiva presunta per la provvista del materiale suindicato rileva a L. 1,042,500 e dovrebbe andar ripartita per L. 322,500 all' esercizio 1885-86, e per L. 720,000, all' esercizio 1886-87.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua tornata del 7 corrente novembre, ha approvato il progetto della ferrovia Bosa-Macomer-Nuoro, presentato dall' ing. comm. Alfredo Cottrau. Di questo progetto abbiamo dato ampia descrizione nel *Monitore* del 21 ottobre u. s.

><

Siamo informati che a proposito delle linee di diramazione ai porti di Castellamare e di Torre Annunziata, la cui apertura all'esercizio venne differita, si doveva tenere di questi giorni una conferenza fra gli interessati, e cioè fra i rappresentanti delle due Amministrazioni ferroviarie Adriatica e Mediterranea, e quelli delle Autorità locali, della Intendenza di finanza e del R. Commissariato dell'esercizio.

La Società della Rete del Mediterraneo che deve esercitare le due linee di diramazione si rifiuta di accettare le proposte di esercizio fattele dalla Società per la rete Adriatica, mancando tuttora lungo le linee stesse parecchi lavori indispensabili alla sicurezza del servizio e specialmente poi pel difetto dei locali necessari alla R. finanza per la esecuzione delle operazioni doganali.

><

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha date le disposizioni necessarie perchè i lavori delle gallerie di San Lazzaro e della Sanità, in costruzione presso la stazione marittima di Genova, siano spinti colla massima attività, onde le gallerie stesse possano venire aperte all'esercizio al più presto possibile.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che meriti di essere approvato il progetto esecutivo di una travata metallica della lunghezza di m. 18.80 da servire pel ponte sul torrente Gaiano da attraversare colla ferrovia Bologna-Portomaggiore e diramazione Budrio-Massalombarda.

><

Il Consiglio di Stato ha preso le seguenti deliberazioni concernenti affari delle Strade ferrate:

a) manifestò l' avviso che possa approvarsi la maggior spesa di L. 38,278 da pagarsi alla Impresa Saldarini per lavori addizionali da essa eseguiti in più di quelli assunti in appalto per la posa dell' armamento della ferrovia da Gallarate a Laveno;

b) ritenne che possa ammettersi un maggiore compenso di L. 29,787 a favore della Impresa F. Monico, risultante dalla liquidazione e dal collaudo dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, compresi fra le progressive 15,950 e 24,500; che non sia da applicarsi all'Impresa alcuna multa per ritardata esecuzione dei lavori;

c) avvisò che possa essere approvato il progetto di appalto per la provvista dei meccanismi fissi delle stazioni dei tronchi da Caianello e Roccaravindola nella ferrovia Caianello-Isernia; il qual progetto comprende le seguenti forniture: n. 2 piattaforme del diametro di m. 5.50; n. 2 bilancie a bilico del sistema Bianco-

Opessi, della portata di tonn. 30; n. 1 pompa a mano aspirante e premente per rifornitore; n. 1 vasca per rifornitore della capacità di m. c. 50; n. 8 segnali a distanza: n. 2 grue idrauliche a collo girevole: m. l. 6400 di trasmissione per segnali; 3 sagome-limite pel carico dei vagoni; m. l. 150 di tubi in ghisa per condutture d'acqua. La spesa preventivata per le suindicate forniture rileva a L. 45,000;

d) opinò che possa approvarsi il progetto per la provvista e posa in opera degli scambi occorrenti per completare l'armamento delle stazioni di Belluno, Bribano, Santa Giustina, Busche e Feltre, nella linea Belluno-Feltre-Treviso. La spesa totale preventivata con detto progetto ammonta a L. 93,420. Le provviste consistono: in n. 32 scambi semplici con crociamenti relativi a cuore in acciaio, capovolgibile, tangente 0.10; in n. 8 scambi conformi a quelli precedenti, con tangente 0.12: in due scambi tripli ed in uno scambio doppio inglese.

><

La Deputazione provinciale di Modena, anche a nome del Consiglio provinciale, ha rinnovate le sue più vive preghiere a S. E. il ministro dei lavori pubblici perchè voglia prendere nella più seria considerazione la istanza già da tempo presentata al Governo dalla Deputazione stessa, per ottenere che venga studiata una variante al tracciato della ferrovia Bologna-Verona, nel tronco da San Felice a Revere, onde avvicinare per quanto possibile la linea medesima a Mirandola, città capo-luogo di circondario. La Deputazione di Modena fa osservare che la proposta variante richiederà una minor spesa di costruzione in confronto di qualsiasi altro tracciato.

><

Sappiamo che da Messina si fanno vive sollecitazioni a S. E. il ministro dei lavori pubblici acciocchè voglia provvedere urgentemente alla definizione della questione relativa alla cessione dell'acqua esuberante che esce dagli scavi della galleria Peloritana, che si sta perforando per la linea ferroviaria Messina-Patti-Cerda.

><

Ci si informa da Roma che la Banca di Torino ha confermato al ministro dei lavori pubblici una sua offerta presentata anteriormente per assumere la concessione delle linee complementari della Sardegna in base alle condizioni sancite con la legge del marzo 1885.

La predetta Banca ha dichiarato al Ministro che qualora avesse l'assicurazione di essere chiamata a concorrere alla specie di licitazione che si intende di fare per la esecuzione delle ferrovie in discorso, Essa si obbligherebbe di presentare entro un termine massimo di mesi sei i progetti di tutte le linee considerate nella legge preaccennata.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, una proposta della Società esercente le ferrovie del Mediterraneo per la istituzione di una nuova tariffa locale n. 407 a piccola velocità, avente lo scopo di agevolare il trasporto delle paste da vermicellaio verso l'Italia settentrionale. Ha poi ammessa altra proposta della Società stessa per estendere l'applicazione delle tariffe locali a piccola velocità n. 201, 202, 203, 204, 205, 207 e 212, alle linee Castellamare-Gragnano, Caserta-Cancello-Avellino, Cancello-Napoli, Cancello-Torre Annunziata e Codola-Nocera.

><

Siamo informati che la Società ferroviaria dell'Appennino Centrale ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto delle tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci, da applicarsi, come massimo agli effetti della legge sulle opere pubbliche, ai trasporti su la ferrovia, di prossima apertura all'esercizio, da Arezzo a Fossato. Le dette tariffe, per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani, delle mercanzie, del numerario ecc., sono pressocchè conformi a quelle in vigore su altre ferrovie secondarie; sono però alquanto elevate per quello che si riferisce alle tasse per il bestiame ed a quelle per i trasporti a piccola velocità, le quali dovrebbero anche, per soprappiù, applicarsi alle distanze virtuali anzichè a quelle reali.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha presentato al Ministero per approvazione il preventivo della spesa di L. 8,000 occorrente pei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di San Bonifacio, lungo la linea Venezia-Verona, nonchè altro preventivo di L. 15,640 per lavori relativi al prolungamento del muro di cinta della stazione di Ancona.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto per illuminazione del fabbricato viaggiatori nella stazione di Palermo (Ferrovie Sicule);

Id. esecutivo di una ferrovia funicolare da Mercogliano a Montevergine;

Costruzione di una nuova stazione principale presso la città di Firenze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Catania-Licata. — Alle ore 10 ant. del giorno 24 novembre prossimo, presso la Prefettura di Girgenti, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, all'incanto per lo « appalto in quattro distinti lotti delle provviste dei ferri di armamento per la galleria Fucile del tronco Favarotta-Licata e pel binario fra la stazione di Licata ed il porto, della ferrovia Catania-Licata », come segue:

Lotto 1. Rotaie Vignole in acciaio T. 243,902. Somma a base d'asta L. 49,999.10. Cauz. provv. L. 5,000; def. il decimo dell'importo netto della fornitura. — Lotto 2. Stecche e piastre Q. 235.95; prezzo L. 7,903 55; cauz. provv. L. 800; def. come sopra. — Lotto 3. Chiavarde e ramponi Q. 93,86; prezzo L. 3,362.45; cauz. provv. L. 300, def. come sopra. — Lotto 4. Scambi a tang. 10 N. 7; prezzo L. 14,175; cauz. provv. L. 1,500; def. come sopra.

Il termine utile per presentare in Prefettura offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, resta stabilito a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Civitanova Macerata. — Oggi ha

luogo la visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Civitanova-Macerata compreso fra Pierdiripa e Macerata.

Il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico di eseguire la suddetta visita al R. Commissario per l'esercizio della rete Adriatica ed all'ingegnere-capo cav. Coppola, direttore dei lavori di costruzione della linea.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Il 1° corr. novembre è stato aperto all'esercizio il nuovo tronco Nardò-Galatone-Gallipoli, della linea Zollino-Gallipoli, della lunghezza di metri 17,015, il quale comprende le stazioni di S. Nicola, Alezio e Gallipoli.

Le stazioni di S. Nicola ed Alezio sono per ora ammesse soltanto ai servizi viaggiatori, bagagli e cani e delle merci a grande velocità; la stazione di Gallipoli, oltre ai servizi anzi accennati, è abilitata anche a quelli della p. velocità e bestiame.

Ferrovia Goriano Siculi-Molina. — Da Aquila scrivono al *Roma* di Napoli, che colà procedono attivamente le pratiche per la costituzione del consorzio relativo alla ferrovia da Goriano Siculi a Molina, per la quale venne fatta la domanda d'iscrizione fra le nuove linee della 4ª categoria.

Per la ferrovia in discorso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha recentemente ammesso il relativo progetto di massima.

Ferrovia Novara Varallo. — Col giorno 8 del corrente mese venne aperto all'esercizio il tronco Grignasco-Borgosesia della nuova linea Novara-Varallo, comprendente la sola stazione di Borgosesia, la quale è per ora abilitata al solo trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle merci a grande velocità pei colli non superanti il peso di 50 Kg., in servizio interno e cumulativo italiano.

Il tratto Grignasco-Borgosesia è il penultimo tronco della ferrovia che dovrà congiungere la città di Novara con quella di Varallo.

Il tronco ferroviario recentemente aperto corre da Grignasco a Borgosesia nella vallata della Sesia e quasi parallelo al corso di questo fiume sulla sua sponda sinistra. Misura appena 5 chilometri; ma dal punto di vista tecnico è il tratto più importante della intiera linea, per le molte difficoltà che si dovettero superare, e per le numerose opere d'arte eseguite, fra cui la galleria di Grignasco della lunghezza di 360 metri, un viadotto stupendo in curva alle due testate, viadotto di 15 arcate con 300 metri di luce, altro viadotto in curva, meno lungo del primo, ma arditissimo per il modo con cui venne costrutto, e ciò senza contare i numerosi ponticelli, le trincee e le scarpe, tutte rivestite in pietra, per impedire le frane.

Basti il dire che questi cinque chilometri di strada ferrata costarono quattro milioni, quasi la metà di quanto si spese nell'intiero percorso a partire da Novara. La linea percorre una vallata eminentemente pittoresca, ricca di vegetazione, coronata da colli e da montagne, seminata qua e là da eleganti ville e da grandiosi stabilimenti industriali.

Ferrovia Varese-Ponte Tresa. — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta del 5 corr. novembre, in seguito a voto favorevole della Commissione ferroviaria provinciale, deliberava di appoggiare presso il Ministero dei lavori pubblici la domanda avanzata dal comune di Varese perchè nei 1000 chilometri di 4ª categoria da costruirsi a termini della legge sulle Convenzioni ferroviarie, venga inscritta anche la linea Varese-Induno-Arcisate-Porto Ceresio-Ponte Tresa.

Tram e ferrovie della Brianza. — Domenica scorsa nella sala massima della Camera di commercio di Milano ebbe luogo la convocazione dei sottoscrittori della Società Anonima per le tramvie e ferrovie economiche della Brianza. Numeroso fu il concorso degli intervenuti, i quali, dopo una elaborata ed applaudita relazione dell'avv. Favini, domandarono di passare alla lettura della statuto, che venne approvato, dopo avervi introdotto piccole varianti, e all'atto di costituzione che fu rogato dal dott. notaio Bassi e firmato da tutti i presenti, stante il deposito fatto presso la Banca Nazionale dei tre decimi rappresentanti il capitale sociale.

Si passò poscia alla nomina del Consiglio d'amministrazione e vennero eletti i signori avvocati G. Favini a presidente ed il sig E. ing Balossi a vice-presidente; i signori G. ing. Lavelli, avv. E. Pozzi, prof. F. Viganò, A. Maggi ed O. Pennati a consiglieri. A sindaci i signori R. conte Casati, G. Pasta di Bernato, Cornelio F., A. dottor Albini e rag. Prevosti.

Con questo atto la Società inizia la sua esistenza; e provvederà presto ad iniziare i lavori, ed a realizzare — ora che il passaggio sul ponte di Lecco è in massima appoggiato dal Governo — lo scopo definitivo che è quello della costruzione della tramvia Monza-Lecco, una delle più importanti arterie commerciali-industriali della Brianza.

Ferrovia d'accesso al Sempione. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha recentemente esaminati la domanda ed il progetto per una ferrovia di accesso al Sempione da Arona ad Ornavasso, presentati da un Comitato promotore il quale ha fatto istanza presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè la linea di che trattasi sia compresa fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie della quarta categoria autorizzate con la legge del 27 aprile 1885.

La linea domandata parte dalla stazione di Arona, e, svolgendosi dapprima per la sponda destra del Lago Maggiore e quindi per la Valle del Toce, raggiunge la ferrovia in costruzione da Gozzano a Domodossola presso la stazione di Ornavasso, avvicinando sempre nel suo percorso, quando più quando meno, la strada nazionale del Sempione.

La linea di che trattasi avrebbe la lunghezza di metri 33,208, ed importerebbe una spesa complessiva, esclusa la provvista del materiale mobile, di L. 8,063,812 14; ossia in media per ogni chilometro di strada L. 242,820.

Il tracciato della strada si svolge in condizioni abbastanza favorevoli non incontrandosi in tutta la sua lunghezza curve con raggio inferiore ai m. 400. Anche le condizioni di altimetria sono favorevoli, essendo la pendenza massima adottata quella del 6 per mille.

Fra le opere preventivate meritano di essere menzionate n. 5 gallerie della totale lunghezza di m. 2,462; n. 4 ponti della luce rispettiva di m. 26 il primo, di m. 30 il secondo, di m. 70 il terzo e di m. 92 il quarto; n. 2 viadotti, il primo in 9 archi della luce di m. 13, con un'altezza di m. 15, ed il secondo in 4 archi di m. 10, alto m. 11; parecchi muri di sostegno per uno sviluppo di circa m. 2200 nonchè alcune gallerie artificiali.

Il Consiglio superiore ha ritenuto che possa approvarsi il tracciato proposto in progetto per la ferrovia sovraindicata; ma che l'esecuzione di una linea atta a gran corsa fra Arona ed Ornavasso non sia opportuna, avuto riguardo alla ingente spesa che richiederebbe la sua costruzione, spesa che supererebbe di gran lunga la previsione media di costo dei 1000 chilometri autorizzati colla surricordata legge del 27 aprile 1885.

Qualora poi si volesse costruire una linea a tipo economico sarebbe necessario che il progetto esaminato dal Consiglio superiore venisse rifatto con nuovi criteri.

Ferrovia Ceva-Ormea. — In una delle ultime sedute, la Deputazione provinciale di Genova, con elaborata deliberazione, si associava al voto ed alla domanda formulati dal Municipio d'Albenga, perchè la ferrovia Ceva-Ormea, anzichè sboccare per la valle dell'Impero a Oneglia e Porto Maurizio, discenda per le valli della Rosia e del Neva, mettendo capo ad Albenga, e venga classificata nella 4ª categoria.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo:*

I lavori della linea Cuneo-Ventimiglia per riguardo alli tronchi affidati all'impresario Delvecchio procedono a meraviglia, invece quelli del primo tronco, cioè da Cuneo al Borgo San Dalmazzo vanno lentamente.

Si assicura che il Governo dovette all'impresario applicare la multa per non avere eseguito le condizioni, circa al tempo per la costruzione del lavoro, del capitolato. L'im-

presario però intenderebbe di non sottoporsi alla punizione della multa; epperciò intenderebbe di aprire una lite col Governo. Questa notizia va data però con riserva.

Ferrovia Cavallermaggiore-Moretta. — Giovedì, 5 corr., si è cominciato l'armamento del tronco ferroviario Cavallermaggiore-Moretta; e se il lavoro progredirà senza interruzioni si ha la probabilità di veder il tutto compiuto entro il corrente anno.

La linea deve riuscire inappuntabile; e di ciò se ne ha da tributare la massima lode sia all'Ufficio tecnico che all'Impresa costruttrice, che avrebbero a quest' ora già terminato ogni cosa, se non fosse stata fatta un'opposizione un po' troppo viva da qualche proprietario nel lasciare occupare i terreni proprii; contrattempo questo che ne ritardò i lavori di alcuni mesi; ma ora col fermo volere anche tale difficoltà fu spianata, e fra breve la locomotiva farà pur sentire il suo fischio gradito da Cavallermaggiore a Moretta.

La città di Torino e le ferrovie complementari. — Il Consiglio comunale di Torino, in seduta del 6 corr. novembre, approvava senza discussione la proposta della Giunta, colla quale, ritenendo preferibile per il Municipio la riduzione delle quote di concorso, anzichè la partecipazione all'eventuale prodotto d' esercizio, si dichiara di optare per la riduzione dei contributi, a norma dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie russe — Il consolato generale austro-ungarico di Mosca partecipa, in una sua relazione, che le linee Nischny-Nowgorod-Kasan e Riga-Pskow, da lungo tempo progettate, saranno tra breve costruite.

Entro il corrente anno il Ministero russo dei lavori pubblici deciderà definitivamente sui progetti della prima di queste due linee e la seconda verrà incominciata nella prossima primavera per essere compiuta entro l' estate del 1887.

L'importanza della linea ferroviaria Nischny-Nowgorod-Kasan sta in ciò che favorirà le comunicazioni rese sempre più difficili dal continuo riempirsi di sabbia del fiume Wolga.

Quella della linea Riga-Pskow consiste nella facilitazione del trasporto dei cereali, giacchè, allacciandosi colla esistente linea ferroviaria Rybinsk-Bologoje, servirà a congiungere direttamente la piazza principale per il commercio dei grani sul Wolga col porto di Liban e darà così nuovo impulso ad una delle principali esportazioni dell' impero russo.

Ferrovie turche. — Il *Paris Bourse*, rispondendo ad alcuni appunti fatti dai giornali tedeschi, asserisce che i lavori delle linee di allacciamento turche continuano nel modo più soddisfacente.

Vi sono 2500 operai a lavorare sulle linee e gli avvenimenti della Rumelia non hanno esercitato nessuna influenza sull'andamento dei lavori.

— Allo scopo di facilitare il trasporto del carbon fossile proveniente dalle miniere di Eraclea, il Governo imperiale ha deciso di stabilire una ferrovia a sezione ridotta da Eraclea a Jsundt. Sono stati dati perciò ordini al Ministero dei lavori pubblici e al Ministero della marina, acciocchè designino dei delegati speciali incaricati di fare gli studi necessarii.

Ferrovie americane. — La ferrovia canadiana del Pacifico, la più settentrionale di tutte le ferrovie trasversali del continente americano, è prossima al suo compimento, raggiunto il quale l' America settentrionale possederà quattro ferrovie transcontinentali, cioè:

a) La canadiana che è tutta sul territorio inglese;

b) La settentrionale del Pacifico, aperta recentemente al pubblico servizio;

c) La S. Louis Omaha-S. Francisco che è la più antica e consta propriamente di due linee, cioè della ferrovia Union e della ferrovia centrale del Pacifico;

d) e, finalmente, la meridionale del Pacifico, il cui tratto principale attraverso il Texas conduce a S. Francisco di California.

L' America centrale ha una sola ferrovia trasversale, cioè: la Aspinwall-Panama.

Nell' America meridionale la costruzione della ferrovia che attraversa le catene delle Ande tra le repubbliche dell' Argentina e del Chilì, ha fatto tali progressi che non rimane più da costruirne se non un breve tronco, per poter congiungere Buenos-Ayres con Valparaiso.

Il primo tronco della ferrovia transcontinentale dell' America meridionale va da Rosario presso il fiume Parana a Villa Maria (chilom. 192), il secondo fu costruito dal Governo dell' Argentina nel 1873 ed è di 131 chilom., il terzo di 121 chilometri va sino a Villa Mercedes e fu compiuto nel 1875.

Nel 1880 fu compiuto il tronco di 94 chilometri per S. Louis, nel 1882 quello di 120 chilometri per La Paz e nell' aprile del 1885 la linea presso Mendoza colla costruzione dei 128 rimanenti chilometri.

Da questo punto con una diramazione di 160 chilometri si giunge a S. Juan.

Dall' altra parte delle Ande i chileni costruirono il tronco di 160 chilometri da Valparaiso alle Ande ed i 224 chilometri di ferrovia dalle Ande al mare saranno compiuti in due anni.

La repubblica dell' Argentina possiede ora 4480 chilom. di ferrovie compiute, 1440 chilom. di ferrovie in costruzione e circa 5000 chilom di nuove ferrovie in progetto.

Così tra poco ci saranno in America non meno di sei ferrovie del Pacifico e manca soltanto una ferrovia trasversale che da nord a sud congiunga Alababis colla Patagonia per realizzare quei progetti americani che dapprincipio sembravano mere utopie.

Notizie Diverse

Costruzioni stradali. — I gravi inconvenienti verificatisi nei capitolati di appalto per le costruzioni stradali, ha indotto il Ministro dei lavori pubblici a nominare una Commissione, perchè suggerisca le modificazioni da introdursi. Questa Commissione è composta del commendatore Brauzzi ispettore del Genio civile, presidente; commendatore Artom ed Oberty, ispettori; comm. Fenoglio, avvocato erariale, e cav. ing. Gandolfi, segretario.

Traverse ferroviarie d'acciaio. — Scrivono da Bruxelles alla *Koelnische Zeitung* che quell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha finalmente aderito alle istanze che, da due anni, facevano le fonderie belghe acciocchè si adottasse in via di prova per dette ferrovie le traverse di acciaio in luogo di quelle di legno. L' esperimento sarà fatto per un tratto di 60 chilometri.

L'industria del ferro in Italia. — Il commendatore A. Cottrau, nella seduta del 20 dicembre 1884 del Consiglio dell'industria e del commercio, aveva largamente esposto gli argomenti che rendevano necessario per la prosperità dell' industria siderurgica italiana, il provvedimento della *importazione temporanea* del ferro laminato.

Di ciò noi abbiamo ampiamente informati i lettori nel *Monitore* del 31 dicembre 1884, ond'è che sarebbe inutile ripetizione quella di parlare ora degli argomenti svolti dall'ing. A. Cottrau, e recentemente pubblicati in un elegante fascicoletto a cura dello stesso egregio industriale. Solo diremo che fu appunto ispirandosi a queste giuste considerazioni che il Ministro delle finanze provocava un decreto Reale, onde fosse permessa la importazione temporanea di tutti i ferri occorrenti per la costruzione di ponti destinati all'esportazione, alla condizione che essi ferri possano venire identificati dalla dogana *mediante apposito con-*

trassegno di ogni singolo pezzo, con apposito punzone da fornirsi a spese del contribuente.

Questo decreto che venne provvidamente in aiuto della industria del ferro, la quale non versa in condizioni troppo fiorenti, contiene però una disposizione che lo rende in qualche parte illusorio.

Il pretendere che su ogni *singolo pezzo* vi sia un bollo speciale in rilievo, da ripresentarsi *intatto* al momento della esportazione, fa sì che in molti casi, per necessità tecniche, non si possa fruire dei vantaggi della *importazione temporanea.*

Ad ovviare a questo inconveniente il comm. Cottrau vorrebbe che venisse sostituito un altro mezzo di controllo al confine, che permettesse ai costruttori di ponti e tettoie ed altri lavori in ferro, di usare liberamente e in tutti i casi dei ferri laminati importati temporaneamente dall'estero.

In altri termini il comm. Cottrau domanda, sono sue parole, che la importazione temporanea sia concessa ai costruttori nazionali, *in modo largo e generoso, senza angarie, cavilli o restrizioni.*

Il Ministro delle finanze, che ha consentito la parte più importante della domanda, troverà modo di accondiscendere anche a questo più modesto desiderio dei produttori nazionali.

L'età delle ferrovie. — Crediamo interessante, ora specialmente che il Belgio ha celebrato il cinquantenario delle strade ferrate, riprodurre le date d'inaugurazione delle ferrovie nei diversi paesi del mondo:

25 settembre 1825 Inghilterra — 30 settembre 1828 Austria — 1 ottobre 1828 Francia — 28 dicembre 1829 Stati Uniti — 5 maggio 1835 Belgio — 7 dicembre 1835 Germania — 1837 Cuba — 4 aprile 1838 Russia — 4 settembre 1839 Italia — 15 luglio 1844 Svizzera — 21 novembre 1845 Giammaica — 28 ottobre 1848 Spagna — Maggio 1850 Canadà — 1850 Messico — 1851 Svezia — 1851 Perù — Gennaio 1852 Chilì — 18 aprile 1853 Indie Orientali — Luglio 1853 Norvegia — 1854 Portogallo — 30 aprile 1854 Brasile — 14 settembre 1854 Victoria — 28 gennaio 1855 Colombia — 25 settembre 1855 Nuova Galles del Sud — Gennaio 1856 Egitto — 21 aprile 1856 Australia del Sud — 26 giugno 1860 Natal — 4 ottobre 1860 Turchia.

Se l'Austria e la Francia hanno posseduto per prime, sul continente europeo, le vie ferrate, queste linee non erano ancora che strade ferrate industriali. Il Belgio è stato al contrario il primo sul continente ad avere delle ferrovie aperte al pubblico tanto pei viaggiatori come per le mercanzie. Oggi pure troviamo questo paese alla testa di tutte le nazioni del mondo per lo sviluppo delle sue linee, in rapporto alla superficie e per le tariffe a buon mercato.

La statistica dimostra che ogni belga prende in media undici volte all'anno la ferrovia. In cinquant'anni le linee dello Stato, sole, hanno trasportato 738,798,838 viaggiatori e 330,943,822 tonnellate di mercanzie e bagagli pel prezzo totale di 2,866,164,228 franchi. Il costo dei trasporti, dal percorso medio e ai prezzi delle diligenze e dei carri, sarebbe stato di 12,454.911,542. L'economia risultante pel pubblico dalla sostituzione delle strade ferrate agli antichi mezzi di trasporto è stata dunque di circa *dieci miliardi* di franchi, questa economia si accresce inoltre di quella che risulta dallo stabilimento progressivo delle linee concesse, lo sviluppo delle quali si può calcolare il terzo di quelle dello Stato. La cifra totale dunque dell'economia può valutarsi certamente a 12 miliardi.

Aggiungiamo inoltre, a grande onore delle ferrovie belghe, che dal 5 maggio 1835 *Ventun* viaggiatori soltanto sono rimasti feriti per cause di servizio, ossia meno di uno per trentacinque milioni.

Si calcola il valore delle ferrovie del Belgio a 1,300,000,000 franchi, la qual somma è di molto superiore ai debiti dello Stato.

La Società Veneta di costruzioni. — La *Sentinella Bresciana* scrive che questa Società ha acquistata la miniera di proprietà Ragazzoni e Zamara in Valtrompia per lire 44,000, quella di S. Aloisio di proprietà del signor Lazzari e C. per lire 120,000; ha inoltre acquistato un forno a Pezzase e una area per fabbricarvi un opificio a Marcheno. Aggiunge che durano trattative per altri acquisti in Valtrompia.

I grandi lavori sulla Senna e sulla Marna. — La grande operazione intrapresa per aumentare il filone d'acqua della Senna prosegue senza interruzione e si avvicina al suo termine.

A monte di Parigi, da Parigi a Montereau, questi lavori sono terminati nei dipartimenti della Seine e della Seine-et Marne.

La costruzione delle nuove chiuse sulla riva destra della Senna, calcolata a 6 milioni di franchi, pare debba essere ancora aggiornata in causa della cifra della spesa. In quanto concerne i lavori previsti per il miglioramento della Senna entro Parigi, ecco quale ne è la situazione.

Gli scavi intrapresi tra il ponte di Bercy ed il Pont-Neuf sono terminati. Si prosegue attualmente la ricostruzione dei bassi porti Henry IV, de la Tournelle, de Saint Nicolas, d'Orsay, di Passy e di Grenelle.

L'allargamento del ponte d'Austerlitz sarà assai verosimilmente terminato alla fine dell'anno. Sono stati fatti degli studii in vista del miglioramento delle disposizioni dei ponti della Tournelle, dell'Archevechè e della Concorde, come pure per le opere progettate sulla Senna tra il ponte di Grenelle e il viadotto d'Auteuil da una parte ed il ponte des Arts dall'altra parte.

A valle di Parigi non avrà luogo, nel 1886, alcun ristagno tra Parigi e l'Oise, in seguito al compimento delle nuove chiuse di Suresne e alla ricostruzione della antica.

I lavori necessari per assicurare ai battelli un ancoraggio di metri 3,20 tra Parigi e Rouen sono terminati, come pure tra Parigi e l'Oise, malgrado le grandi difficoltà che presentarono. S'è egualmente terminata la costruzione dei porti d'Asniéres e di Levallers-Parret, come pure l'ingrandimento del porto di Saint Ouen. Quanto alla costruzione di un porto progettato a Saint Denis, essa è ancora allo studio in seguito alla decisione del Consiglio municipale di quella città, che ha modificato i progetti anteriori.

Sulla Marna l'attività degli ingegneri della navigazione non è stata meno grande che sulla Senna. I lavori destinati a portare l'ancoraggio del fiume e dei canali a metri 2,20 tra Dizy e Charenton progrediscono. Quelli della difesa degli argini del canale Saint-Martin sono terminati.

Tale è, nell'insieme, lo stato dei grandi lavori cominciati da diversi anni sulla Senna e sulla Marna allo scopo di dare soddisfazione ai bisogni della navigazione.

Il Canale di Corinto. — Il *Fremdenblatt* del 29 ottobre riferisce che nei mesi di agosto e settembre i lavori nel Canale di Corinto hanno progredito alacremente.

Nell'agosto furono scavati 150,690 metri cubi di terra, in settembre 143,309, ossia, nei due mesi, 302,999, che è quanto dire 20,000 più che nei due mesi precedenti.

Si devono in tutto scavare ancora alcune centinaia di mila metri cubi e poi il solco del Canale sarà formato in tutta la sua lunghezza.

Per approfondire questo solco è stato già incominciato lo scavo di una cunetta della larghezza di m. 10, che verrà spinta successivamente sino a 14 metri.

Il trasporto della terra scavata ha luogo contemporaneamente ad ambedue le estremità del Canale tanto dalla parte di Corinto quanto da quella di Kalamai.

Inoltre sono già compiuti i lavori di scavo per costruire le fondamenta del ponte ferroviario che congiungerà le due sponde del Canale e che sarà costruito in ferro con piloni di pietra.

Quattro nuove case per gli operai sono già costruite sulle sponde del Canale ed una quinta è in costruzione.

Il generale Stefano Türr e l'ingegnere-capo della Società, sig. Bazaine, sorvegliano ora personalmente i lavori e vogliono farli progredire in modo che si scavino mensilmente non meno di 200,000 metri cubi di terra.

Canale di Panama. — L'*Engineering* è informato che, tra pochi mesi, si apriranno, per navi di piccola immersione, i primi quindici chilometri di questo canale, ossia da Colon sino sopra Gatun.

Galleria sottomarina al Canadà. — Si progetta la costruzione di un tunnel sottomarino che collegherà, per lo stretto di Northumberland, l'isola del principe Edoardo col continente. Il tunnel avrà una lunghezza di otto miglia. Si domanderà una sovvenzione al Governo. L'ingegnere Vernon Smith si recherà a New York per conferire con dei capitalisti, i quali si interessano a questo affare.

Lavori di difesa del Rio de la Plata. — Lo *Economiste Français* è informato che lavori importanti saranno impresi nel Rio de la Plata, all'imboccatura dell'Uraguay presso Buenos-Ayres, per difendere questa città dal pericolo e dai danni delle inondazioni.

Di questi lavori gli studi furono affidati al sig. Saint-Yves francese, antico capo di servizio a Parigi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Fra i valori ferroviarii che nella scorsa settimana diedero luogo a qualche transazione, si segnalarono le azioni Meridionali che da 703 salivano a 708; e le Mediterranee che da 563 montavano a 565. Nelle obbligazioni nessuna operazione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Vicenza (13 novembre, ore 2 pom., fat.) — Lavori di manutenzione delle difese a destra e sinistra di Brenta da poco inferiormente a Bassano fino al confine padovano, per cinque anni e mezzo a partire dal 1.o gennaio 1886, provvisoriamente deliberati per L. 45,508.51 dietro l'ottenuto ribasso del 5.55 per cento sul prezzo complessivo a base d'asta di L. 49,225. (V. n. 41 del *Monitore*).

Municipio di Palmi (16 9.bre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti per la migliore sistemazione del Corso Garibaldi e piazza Vittorio Emanuele, provv. aggiudicate per L. 96,624. (V. n. 42 del *Monitore*).

Municipio di Caserta (16 novembre, ore 3 pom., fat.) — Lavori per la costruzione del nuovo Macello, provv. aggiudicati col ribasso del 13 per cento. (V. n. 42 del *Monitore*).

Prefettura di Messina (16 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Opere di completamento della strada comunale obbligatoria da Castroreale a Bafia 1.o e 2.o tratto, pel complessivo importo a base d'asta di lire 170,000, giusta il progetto del Genio civile governativo del 15 maggio 1885. I lavori dovranno ultimarsi entro il termine stabilito dal capitolato e secondo l'ordine del direttore dei lavori in ragione dei fondi disponibili. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 7,000. Fat. mezzodì 30 novembre.

Direzione delle costruzioni navali del terzo Dipartimento marittimo - Venezia (16 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Provvista di n. 8 caldaie marine tubolari a tre forni con relativi accessorii, per la R. nave *Cristoforo Colombo*, per la somma complessiva di L. 249,200. Saranno ammessi all'asta soltanto i proprietari o i rappresentanti di Stabilimenti meccanici nazionali notoriamente atti alla costruzione delle caldaie marine formanti oggetto della presente fornitura. Dep. lire 20,000. Fat. mezzodì 7 dicembre.

Prefettura di Pavia (18 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori di riparazione al ponte sul torrente Trebbia, detto di Gorreto, lungo la strada nazionale Genova-Piacenza, per lire 62,500. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di quattro mesi dalla consegna, sotto la comminatoria della penale pecuniaria di L. 25 per ciascun giorno di ritardo. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Città di Spezia (19 novembre, ore 12 merid., fat.) — Costruzione delle case operaie e delle vie d'accesso in questa città, regione Piandarana, provv. delib. complessivamente per tutti tre i lotti col ribasso del 3.97 per cento. (V. n. 42 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (19 novembre, ore 12 merid., fat.) — Fornitura alla R. Marina nel primo dipartimento di due caldaie marine del tipo *Sentinella* e *Guardiano*, coi relativi accessori, provv. aggiudicata per L. 34,356. (V. n. 42 del *Monitore*).

Città di Roma (19 novembre, ore 11 ant., def.) — Lavori di fondazione da eseguirsi per la costruzione di un serbatoio d'acqua della capacità di metri cubi 3000 da erigersi presso S. Croce in Gerusalemme. Prezzo ridotto L. 122,990.40. (V. n. 43 del *Monitore*),

Genio militare — Direzione straordinaria di Spezia pei lavori della Regia Marina (19 novembre, ore 11 ant., def. — Costruzione dei seguenti fabbricati nel R. Arsenale marittimo di Spezia: 1.o officine per le macchine; 2.o officina per le lance; 3.o magazzino per le lance, per il complessivo importo ridotto a L. 653,346.35.

Prefettura di Cagliari (21 9.bre, ore 10 ant., unico e def.) (In rettifica di precedente avviso). — Ricostruzione in calce di metri lineari 514.50 di muro a secco con superiore parapetto lungo la strada nazionale orientale n. 75, fra Cagliari e Terranova, 3.o tronco fra Tortolì ed il confine della provincia. Prezzo L. 46,000, non tenuto conto del valore dei materiali. (V. n. 43 del *Monitore*).

Municipio di Treviglio (21 novembre, ore 1 pom., 1.a asta) — Costruzione del pubblico macello, secondo il progetto dell'ufficio tecnico municipale in data 10 agosto 1885. Prezzo L. 50,036.94. Cauz. provv. L. 1,200; def. L. 3,000. Fat. mezzodì 9 dicembre.

Comune di Buonalbergo. Prov. di Benevento (21 novembre, ore 10 ant., fat.) — Lavori di costruzione per la sistemazione e completamento della strada comunale obbligatoria che dallo abitato di Buonalbergo arriva alla stazione ferroviaria di Montecalvo, provv. deliberati per L. 112,059.11, in seguito all'ottenuto ribasso di 20 centesimi per cento sulla somma a base d'asta di L. 112,283.67. (V. n. 43 del *Monitore*).

Prefettura di Reggio Calabria (23 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione di una prima zona del carcere giudiziario in Gerace marina, sulla base di L. 55,370, giusta il capitolato speciale d'appalto redatto dall'ufficio del Genio civile in data 1.o maggio 1885 che assieme al progetto ed altre carte è visibile in questa Prefettura durante l'orario di ufficio. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 5,000. Fat. mezzodì 12 dicembre.

Municipio di Ronciglione (23 novembre, ore 10 ant., def.) — Lavori di sistemazione del Cimitero di questa città. L'asta verrà aperta sul ribasso del 28 0[0] fino ad ora ottenuto sulla somma preventivata in L. 24,515.91. (V. n. 41 del *Monitore*).

Id. (23 novembre, ore 10 ant., def.) — Lavori di sistemazione delle condotture interne di questa città. L'asta verrà aperta sul ribasso del 13 0[0] fino ad ora ottenuto sulla somma preventivata in L. 24,155.55. (V. n. 41 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo (23 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di sessennale manutenzione del Naviglio di Cavanella di Po ed opere annesse nei comuni di Loreo e di Bottrighe, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1891, secondo il progetto tecnico in data 17 giugno 1885, approvato con ministeriale decreto 23 ottobre prossimo passato, num. 13,943. Prezzo lire 12,574 per ciascun anno, e così in complesso L. 75,444 per l'intero sessennio. Cauz. provv. L. 600; def. metà dell'annuo canone. Dep. per spese L. 1,000. Fat. ore 11 ant, 9 dicembre.

Direzione del Genio militare di Venezia (23 novembre, ore 10 ant., def.) — Lavori di manutenzione ordinaria e di miglioramento dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Venezia dal 1.o gennaio 1886 al 30 giugno 1889. Prezzo ridotto lire 150,786.89. (V. n. 40 e 43 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Catania (27 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Lavori e somministrazioni occorrenti per il tracciato e l'apertura della variante da Tiriti pel piano della Tavola e Valcorrente, nel tronco di strada da Catania a Paternò. Prezzo L. 46,245.30, comprese L. 4,246.58, per imprevisti ed escluso il prezzo delle espropriazioni che restano riserbate all' Amministrazione. L' appaltatore dovrà condurre personalmente i lavori che dovrà completare nel termine di mesi 8 dalla consegna, ed in caso di inadempimento soggiacerà ad una penale di L. 25 al giorno, per ogni giorno di ritardo. Dep. per spese L. 800; cauz. provv. L. 2,300; def. L. 4,600. Fat. mezzodì 12 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Siracusa (27 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere occorrenti alla bonifica delle Paludi Lisimelie, nella porzione della Pianura dei Pantanelli, confinante ad est col porto grande di Siracusa, a nord col canale di scolo, ad ovest con la ferrovia Siracusa-Licata ed a sud con la sponda sinistra del fiume Anapo, per L. 958,900. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni 5 dalla consegna. Cauz. provv. L. 25,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Ferrara (27 novembre, ore 10 ant., unica e def. asta) — Opere e provviste occorrenti all' eseguimento delle opere necessarie per difendere frontalmente il tratto inferiore del froldo Zocca a destra del Po, della lunghezza di metri 585.30, per L. 124,450, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. L' aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand' anche non vi sia che un solo offerente. I lavori dovranno compiersi nel termine di giorni 100 naturali e consecutivi dalla consegna. Cauz. provv. L. 7,000; def. il decimo.

Municipio di Nicosia (28 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Lavori per la sistemazione ed impianto del Cimitero in Nicosia nella località denominata Murata, per il prezzo di lire 105,900 da costruirsi nel termine di anni cinque, salvo la facoltà al Comune di ordinare l'esecuzione dei lavori in un termine minore. Fatali mezzogiorno 14 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (28 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1886 al 31 marzo 1895), del tronco della strada nazionale n. 59, da Sapri all' Ionio, compreso fra la sponda sinistra del fiume Sinni e la stazione ferroviaria di Nova-Siri della ferrovia Taranto-Reggio, della lunghezza di metri 32,285, per L. 13,575 annue. Cauz. provv. L. 800; def. mezz' annata del canone d' appalto. Fat. a 15 giorni.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (28 novembre, ore 10 ant.., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale num. 226, dalla Marina di Castellabate a quella di Casalicchio, compreso fra la Marina di Castellabate e m. 348 al di là della sponda sinistra del torrente Arena, della lunghezza di metri 6,023.21, per L. 170,100. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 30 dalla consegna. Cauz. provv. L. 8,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Camera di commercio ed arti di Capitanata (29 novembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Lavori necessari all' ampliamento della Scuola professionale di Foggia per L. 24,000. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 6 dalla consegna. Cauz. provv. L. 1,400; def. L. 2,500. Fat. mezzodì 15 dicembre.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto delle Ferrovie Meridionali la costruzione di una tettoia metallica per la stazione di Aquila.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale nominale L. 15 milioni, versato L. 4,500,000

Decade dal 21 *al* 31 *Agosto* 1885.

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1885	120,345.74	2,138.90	13,038.63	133,218.17	2,441.82	271,183.26
1884	96,672.68	1,523.05	11,659.70	132,764.95	1,349.52	243,969.90
Differenze	+ 23,673.06	+ 651.85	+ 1,378.93	+ 453.22	+ 1,092.30	+ 27,213.36
	Dal 1° *Luglio* 1885 *al* 31 *Agosto* 1885.					
1885	689,022.94	14,069.36	96,135.25	637,956.96	16,279.41	1,453,463.92
1884	569,228.08	10,101.53	76,886.55	624,400.29	8,391.14	1,289,007.59
Differenze	+ 119,794.86	+ 3,967.83	+ 19,248.70	+ 13,556.67	+ 7,888.27	+ 164,456.33

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 54,000,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 21 *al* 31 *Ottobre* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,387,750.03
Merci a Grande Velocità	»	607,376.73
Merci a Piccola Velocità	»	2,169,846.16
Telegrafo	»	14,527.60
Complessivamente al lordo . . .	L.	**4,179,500.52**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 31 *Ottobre* 1885.

Viaggiatori	L.	17,625,894.79
Merci a Grande Velocità	»	5,481,590.42
Merci a Piccola Velocità	»	22,001,218.24
Telegrafo	»	184,296.07
Complessivamente al lordo . . .	L.	**45,292,999.52**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *ottobre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 6	Chil. 18
Viaggiatori.	5,552.50	21,781.51	2,456.60	4,254.70	1,084.25	3,595.25	2,210.45	808.45	1,100.40
Bagagli . . .	112.65	397.57	123.05	34.45	20.90	70.22	4.70	50	»
Merci G. V.	591.25	5,129.70	341.70	629.50	128.95	501.00	»	»	»
Merci P. V.	3,721.55	9,574.49	1,716.37	2,382 70	3,210.95	1,301.50	180.95	»	»
Totali . .	9,983.95	36,883.27	4,637.72	7,301.35	4,445 05	5,467 97	2,396.10	808.95	1,100.40

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale statutario L. 100 milioni, emesso e versato L. 55 milioni

---

Si prevengono i signori Azionisti che il Consiglio d'amministrazione, ha stabilito la convocazione dell'assemblea generale ordinaria pel giorno 19 dicembre prossimo venturo, alle ore 2 pomeridiane, presso la sede della Società, in Roma, via del Corso, 385, primo piano, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Presentazione della Relazione dei sindaci;
3. Discussione ed approvazione del bilancio della gestione 1884-85;
4. Nomina di consiglieri pel completamento del Consiglio e per surroga dei membri uscenti;
5. Nomina dei membri dei Comitati di compartimento;
6. Nomina dei sindaci per l'esercizio 1885-1886 e determinazione del relativo assegno.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'art. 28 dello statuto, potrà essere fatto:

a *Roma* presso la Sede della Società, via del Corso, 385;
» *Roma* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Genova* » la Sede compartimentale della Società, piazza dei Marini, 1;
» *Genova* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Palermo* » la Sede compartimentale della Società, piazza Marina;
» *Napoli* » la succursale della Società, via Piliero, 29;
» *Napoli* » Società di Assicurazioni diverse;
» *Venezia* » la Succursale della Società, via 22 marzo, 2413;
» *Venezia* » la Banca Veneta di Depositi e conti correnti,
» *Firenze* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Milano* » la Banca di Credito Italiano;
» *TORINO* » la *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano*;
» *Ginevra* » i signori Bonna e C.
» *Neuchâtel* » » Pury e C.
» *Basilea* » » De Speyr e C.

ART. 28 dello Statuto. « — L'Azionista, onde essere ammesso a comporre l'Assemblea, deve « avere depositato, trenta giorni prima di quello fissato per l'adunanza, cento Azioni almeno « nelle Casse della Società. Il deposito è accettato alla sede, alle sedi compartimentali ed alle « succursali, ed anche a quegli Stabilimenti che il Consiglio avrà designati nell'Avviso di con- « vocazione ».

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE
CAPITALE 200 milioni interamente versato

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione nell' adunanza delli 8 corr., a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali, è convocata pel giorno 3 Dicembre prossimo, a mezzodì, in Firenze nel Palazzo della Società, (già Gherardesca) in Via Pinti N. 93, l' Assemblea generale degli Azionisti, portatori delle Azioni in circolazione dal N. 1 al N. 200,000 e dal N. 260,001 al N. 360,000.

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio di Amministrazione,
Bilancio consuntivo del primo semestre 1885, e deliberazioni relative.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 16 a tutto il 21 Novembre prossimo:

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Ital.;
» **Napoli,** alla Banca Nazionale nel Regno d' Italia;
» **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano,** alla Banca di Credito Italiano;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona,** presso la Cassa della Direzione dell' Esercizio;
» **Bologna,** alla Cassa della Direzione dell' Esercizio;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Ind.le e Comm.le ed alla Banca di Sconto di Parigi;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, li 22 Ottobre 1885.

Le modalità per l' esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, del 24 corrente n. 258, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (Stabia)

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano, e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima sedente in Roma

Capitale nominale L. 15,000,000 — *Versato L.* 4,500,000

VERSAMENTO DELLE AZIONI

Giusta deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 3 Ottobre 1885, si invitano i possessori delle Azioni sociali a versare pel 15 Novembre prossimo venturo, presso la Banca Nazionale, sede di Roma, il quarto decimo (pari a L. 50 per Azione) del relativo ammontare.

Il presente avviso vale per gli effetti di cui all' art. 41 dello statuto sociale.

Il Direttore Generale
A. BILLIA.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche
MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO
Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE
Fabbrica in CENGIO (SAVONA).
BERGAMO, BUSALLA, CAGLIARI, CERCINA (Firenze) — DEPOSITI — MESSINA, PALERMO, ROMA, SALERNO
Indirizzare Lettere ed Ordinazioni
SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
TORINO, 3 Piazza Bodoni.
Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 18 Novembre 1885. — Num. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

AMMINISTRAZIONE DI VIGILANZA E SINDACATO sulle Ferrovie Italiane

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica, nel suo numero del 13 corr. novembre, il seguente R. Decreto, concernente la Amministrazione per la vigilanza ed il sindacato delle strade ferrate, pel servizio di navigazione in corrispondenza colle medesime e sul servizio delle costruzioni ferroviarie:

Art. 1. La vigilanza ed il sindacato sulle strade ferrate in esercizio e sul servizio di navigazione in corrispondenza colle medesime, come pure il servizio delle costruzioni ferroviarie, sono affidati, sotto la responsabilità del Ministro dei lavori pubblici, ad una Amministrazione distinta, retta da un ispettore generale.

Art. 2. L'Amministrazione centrale si compone:
Dell'ispettore generale che la dirige;
Di ispettori superiori;
Del Comitato superiore delle strade ferrate;
Di cinque divisioni, compresa la Ragioneria;
E del Gabinetto dell'ispettore generale.

Siede presso la medesima il Consiglio delle tariffe da istituirsi a mente dell'art. 8 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Art. 3. L'Amministrazione esterna si divide in circoli di ispezione aventi ciascuno un ufficio retto da un ispettore capo, sotto la immediata dipendenza dall'Amministrazione centrale.

Sono istituiti 11 uffici di circolo aventi sede in Milano, Torino, Roma, Napoli, Firenze, Bologna, Ancona, Verona, Foggia, Palermo e Cagliari.

Le circoscrizioni dei circoli d'ispezione saranno determinate con decreto Ministeriale.

Il personale dipendente da questi uffici potrà essere in parte distribuito in altre residenze speciali, dove si riconosca la convenienza di farlo per la maggiore comodità e speditezza del servizio.

Art. 4. Pei bisogni eventuali delle costruzioni potranno essere istituiti uffici locali di direzione ed ispezione dei lavori.

Questi uffici, ove per circostanze particolari non si disponga diversamente, dipenderanno dagli ispettori capi ordinari dei circoli di cui nell'articolo precedente.

Art. 5. Le tabelle *A* e *B*, annesse al presente decreto e viste d'ordine Nostro dal Ministro dei lavori pubblici, stabiliscono:

1° Il ruolo organico dell'Amministrazione centrale e dei circoli di ispezione;

2° Le classi, gli stipendi e le indennità mensili del personale assunto in servizio temporario per le costruzioni.

La qualità e la quantità del personale di cui al precedente n. 2 saranno ogni anno determinate a seconda dei bisogni del servizio.

Art. 6. Le indennità di trasferimento per cambio di residenza agli impiegati compresi nelle tabelle *A* e *B* sono assegnate nella misura comune a tutti gli impiegati civili stabilita dal R. decreto 1° novembre 1876, n. 3450 (serie 2ª).

Pei viaggi fatti per ragione di ufficio fuori della loro ordinaria residenza, detti impiegati avranno diritto alle indennità di viaggio e di soggiorno stabilite dalla tabella *C*, annessa al presente decreto, e vista d'ordine Nostro dal Ministro dei lavori pubblici.

Gli impiegati provveduti della indennità mensile per lavori di campagna di cui nella tabella *B*, per le trasferte eseguite in servizio, avranno diritto solamente alla metà dell'indennità giornaliera e nel solo caso che siano obbligati a pernottare fuori dell'ordinaria residenza.

Art. 7. Il personale compreso nella tabella *A* (eccettuati gli uscieri) sarà nominato con decreto Reale e per la prima volta sarà scelto fra quello di altre Amministrazioni dello Stato o di Società ferroviarie ed anche fra persone non appartenenti alle medesime, ma preferibilmente dal personale:

a) Dell'Amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici;

b) Del Real corpo del Genio civile;

c) Del Commissariato di sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate;

d) Del Commissariato straordinario per le Ferrovie Romane;

e) Degli uffici delle costruzioni ferroviarie.

Gli uscieri saranno nominati con decreto Ministeriale.

Agli impiegati così nominati saranno applicabili tutte le disposizioni delle vigenti leggi sugli impiegati civili dello Stato, senza pregiudizio dei diritti acquisiti per servizio da essi prestato in altre Amministrazioni pubbliche.

Art. 8. Gli impiegati dell'ispettorato, provvisti di stipendio non superiore a lire 8,000, hanno diritto all'aumento di un decimo del loro stipendio dopo ogni periodo sessennale di servizio attivo nel medesimo grado e classe, senza però poter mai eccedere lo stipendio del grado o della classe superiore.

Lo stipendio degli ufficiali d'ordine di 1ª classe con gli aumenti sessennali può arrivare sino a lire 3,500.

Art. 9. Gli ispettori, pel tempo in cui sono destinati con decreto Ministeriale alla reggenza di un ufficio di circolo o di una divisione, godono di una indennità annua di lire 500, ed hanno diritto alle indennità di viaggio e di soggiorno corrispondenti al grado di ispettore capo.

Art. 10. Il personale straordinario per le costruzioni, indicato nella tabella *B*, verrà assunto in servizio con decreto Ministeriale, sopra proposta dell'ispettore generale, potrà essere licenziato quando a giudizio dell'Amministrazione ne cessi il bisogno, e non avrà diritto a pensione od indennità quando esca dal servizio per qualsiasi causa.

Art. 11. Coll'entrata in vigore del presente decreto sono soppressi:

a) Il Consiglio delle strade ferrate istituito col R. decreto 17 marzo 1867, n. 3620;

b) L'attuale Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici colle tre divisioni e gli uffici speciali che ne dipendono;

c) Gli uffici dei Commissariati per il sindacato e la sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate, contemplati nel R. decreto del 7 aprile 1881, n. 175 (serie 3ª).

Art. 12. Gli uffici attualmente incaricati della compilazione dei progetti e della direzione e sorveglianza dei lavori delle ferrovie complementari, per quanto concerne i lavori medesimi, passano alla dipendenza dell'Amministrazione centrale e, occorrendo, degli uffici d'ispezione istituiti col presente decreto.

Il personale straordinario di detti uffici applicato ai lavori medesimi è conservato provvisoriamente in servizio cogli stipendi e colle indennità mensili di cui gode attualmente.

Art. 13. Finchè non siano provveduti con apposito capitolo del bilancio tutti i fondi occorrenti per l'attuazione del ruolo organico stabilito dal presente decreto, la relativa spesa sarà sostenuta pel personale già appartenente alla Amministrazione centrale e al R. corpo del Genio civile coi fondi stanziati nei capitoli 1 e 6 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio corrente, e per l'altro personale con la somma inscritta al capitolo 34 del bilancio medesimo.

Art. 14. Il presente decreto andrà in vigore col 16 novembre 1885.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Monza, addì 22 ottobre 1885.

UMBERTO.

GENALA.

Visto, *Il Guardasigilli*: TAJANI.

Al sovrariportato R. decreto vanno annesse 3 tabelle, indicanti: la prima il ruolo organico dell'Amministrazione centrale e dei Circoli d'ispezione, la seconda le classi, gli stipendi e le indennità mensili del personale da assumersi in servizio temporario per le costruzioni, e la terza le indennità di viaggio e di soggiorno agli impiegati dell'Ispettorato generale delle ferrovie ed al personale assunto in servizio temporario.

Il *ruolo* organico dell'Amministrazione centrale e dei Circoli d'ispezione contenuto nella tabella A è così costituito:

N.		Stipendio individuale	Stipendio complessivo
N. 1	R. Ispettore generale	L. 12,000	L. 12,000
» 4	R. Ispettori superiori di 1ª classe	» 9,000	» 36,000
» 4	id. id. di 2ª classe	» 8,000	» 32,000
» 8	R. Ispettori capi o capi divisione di 1ª classe	» 7,000	» 56,000
» 8	id. id. di 2ª classe	» 6,000	» 48,000
» 17	R. Ispettori o capi sezione di 1ª cl.	» 5,000	» 85,000
» 17	id. id. di 2ª classe	» 4,500	» 76,500
» 20	Sotto-ispettori o segretari e ragionieri di 1ª classe	» 4,000	» 80,000
» 20	id. id. di 2ª classe	» 3,500	» 70,000
» 20	id. id. di 3ª classe	» 3,000	» 60,000
» 26	Ispettori-allievi o vice-segretari e computisti di 1ª classe	» 2,500	» 65,000
» 27	id. id. id. di 2ª classe	» 2,000	» 54,000
» 16	Ufficiali d'ordine di 1ª classe	» 2,200	» 35,200
» 18	id. id. di 2ª classe	» 1,800	» 32,400
» 18	id. id. di 3ª classe	» 1,500	» 27,000
» 4	Uscieri di 1ª classe	» 1,400	» 5,600
» 4	id. di 2ª »	» 1,200	» 4,800
» 5	id. di 3ª »	» 1,100	» 5,500
» 5	id. di 4ª »	» 1,000	» 5,000
			L. 790,000

La tabella B così stabilisce le classi, gli stipendi e le indennità mensili del personale da assumersi in servizio temporario per le costruzioni:

		Stipendio mensile	Indennità mensile per lavori in campagna
Ingegneri-direttori di 1ª classe	L.	500	L. 150
Id. id. di 2ª id.	»	416.66	» 150
Id. di sezione di 1ª classe .	»	333.33	» 120
Id. id. di 2ª id. . .	»	291.66	» 120
Id. id. di 3ª id. . .	»	250	» 120
Ingegneri applicati	»	166.66	» 120
Aiutanti di 1ª classe	»	250	» 100
Id. di 2ª »	»	200	» 100
Id. di 3ª »	»	150	» 100
Assistenti disegnatori, impiegati d'ordine o scrivani di 1ª classe	»	183.33	» 40
Id. di 2ª »	»	150	» 40
Id. di 3ª »	»	125	» 40

Finalmente la tabella C assegna le seguenti indennità di viaggio e di soggiorno agli impiegati dell' Ispettorato delle Strade ferrate ed al personale assunto in servizio temporario:

	Indennità di viaggio per chil. percorso	Classe per viaggi in ferrovia	Indennità di soggiorno
R. Ispettore generale .	L. 0.40	Prima	L. 18.—
R. Ispettori superiori .	» 0.40	id.	» 15.—
R. Ispettori-capi . . .	» 0.30	id.	» 10.—
R. Ispettori e sotto-ispettori	» 0.30	id.	» 8.—
Ispettori-allievi	» 0.25	id.	» 6.—
Ufficiali d' ordine . . .	» 0.25	Seconda	» 5.—

L' indennità chilometrica si applica tanto per l' andata quanto per il ritorno.

Per le percorrenze di due chilometri dalla residenza non compete alcuna indennità, per quelle da due a dieci chilometri compete la indennità chilometrica e metà dell' indennità giornaliera. Pei viaggi sui piroscafi tutti gli impiegati hanno diritto alla 1ª classe.

I CIRCOLI D'ISPEZIONE

DELLE FERROVIE ITALIANE

In conformità del decreto che abbiamo più sopra riportato, e che andò in vigore il 16 corr. mese, il Ministro dei lavori pubblici ha provveduto per la graduale costituzione dei Circoli d' ispezione, stabilendone la circoscrizione col seguente altro decreto:

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l' articolo 3° del Regio Decreto 22 ottobre 1885, che istituisce il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate,

Decreta:

È approvata l' unita ripartizione delle Strade ferrate del Regno fra i diversi Circoli d' ispezione, instituiti col R. Decreto sovra citato.

Il presente Decreto avrà effetto dal 16 novembre 1885.

Roma, addì 9 novembre 1885.

Il ministro GENALA.

RIPARTIZIONE *delle ferrovie fra i diversi Circoli d' ispezione instituiti col R. Decreto* 22 *ottobre* 1885.

CIRCOLO DI TORINO.

A) **Rete Mediterranea.**

1. Torino-Genova — 2. Torino-Novara (esclusa la stazione di Novara) — 3. Torino-Susa — 4. Bussoleno-Confine francese — 5. Valenza-Vercelli (esclusa la stazione di Vercelli) — 6. Savona-Bra e Cairo-Acqui — 7. Spezia-Confine francese (esclusa la stazione di Spezia) — 8. Mondovì-Bastia — 9. Troffarello-Chieri — 10. Torino-Cuneo e Savigliano-Saluzzo — 11. Chivasso-Ivrea-Donnaz — 12. Torino-Pinerolo-Torrepellice — 13. Vercelli-Mortara (esclusa la stazione di Mortara) — 14. Carmagnola-Bra — 15. Castagnole-Asti-Casale-Mortara — 16. Cantalupo-Cavallermaggiore — 17. Airasca-Moretta-Saluzzo — 18. Bricherasio-Barge — 19. Alessandria-Acqui (compresa la stazione d' Alessandria).

B) **Linee concesse a Società private.**

20. Santhià-Biella — 21. Torino-Rivoli — 22. Torino-Lanzo — 23. Settimo-Cuorgnè — 24. Fossano-Mondovì — 25. Sassi-Superga.

Dipende dal Circolo l' Ufficio di sezione di *Genova*, retto da un Ispettore, con sorveglianza delle linee: Genova-Alessandria (esclusa la stazione di Alessandria) e Spezia-Confine francese.

CIRCOLO DI MILANO.

A) **Rete Mediterranea.**

1. Novara-Milano (compresa la stazione di Novara) — 2. Novara-Orta — 3. Novara-Grignasco — 4. Rho-Sesto Calende-Arona e Gallarate-Varese — 5. Gallarate-Laveno — 6. Alessandria-Arona — 7. Alessandria-Voghera-Piacenza e Tortona-Novi (escluse le stazioni di Novi e di Alessandria) — 8. Oleggio-Pino — 9. Torreberetti-Pavia — 10. Mortara-Broni — 11. Milano-Vigevano-Mortara (compresa la stazione di Mortara) — 12. Milano-Pavia.

B) **Rete Adriatica.**

13. Monza-Calolzio — 14. Voghera-Pavia-Cremona-Brescia (compresa la stazione di Brescia) — 15. Lecco-Bergamo — 16. Palazzolo-Paratico — 17. Treviglio-Rovato — 18. Milano-Bergamo-Brescia — 19. Sondrio-Colico — 20. Milano-Lodi-Piacenza (compresa la stazione di Piacenza) — 21. Brescia-Iseo — 22. Treviglio-Cremona (compresa la stazione di Cremona).

C) **Linee comuni alle due Reti.**

23. Milano-Monza-Chiasso.

D) **Linee concesse a Società diverse.**

24. Bergamo-Ponteselva — 25. Milano-Erba e raccordamenti con Milano S. C. — 26. Milano-Saronno-Malnate — 27. Como-Varese — 28. Menaggio-Porlezza — 29. Luvino-Ponte Tresa.

Nota. — Il Circolo di Milano ha pure la sorveglianza del servizio di navigazione sui laghi Maggiore e di Como.

Dipendono dal Circolo gli Uffici di sezione di *Novara* e di *Milano*, retti, il primo da un Ispettore, il secondo da un Sotto-ispettore; la Sezione di Milano ha la sorveglianza della linea Milano-Chiasso; la sezione di Novara ha la sorveglianza delle linee Milano-Novara (esclusa la

stazione di Milano), Mortara-Arona (compresa la stazione di Mortara), Novara-Orta, Novara-Grignasco, Rho-Arona, Gallarate-Laveno, Gallarate-Varese, Oleggio-Pino e del servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

CIRCOLO DI VERONA.

A) **Rete Adriatica.**

1. Brescia-Verona-Venezia (esclusa la stazione di Brescia) — Verona-Peri — 3. Mantova-Cremona (esclusa la stazione di Cremona) — 4. Verona-Mantova (compresa la stazione di Mantova) — 5. Dossobuono-Legnago-Rovigo-Adria — 6. Padova-Pontelagoscuro (compresa la stazione di Pontelagoscuro) — 7. Adria-Loreo — 8. Mestre-Cormons — 9. Udine-Pontebba — 10. Treviso-Cornuda — 11. Mestre-San Donà — 12. Treviso-Motta — 13. Montagnana-Monselice.

B) **Linee concesse a Società diverse.**

14. Padova-Bassano — 15. Vicenza-Treviso — 16. Vicenza-Schio-Arsiero — 17. Schio-Torre — 18. Conegliano-Vittorio.

Nota. — Il Circolo ha pure la sorveglianza del servizio di navigazione sul Lago di Garda.

Dipende dal Circolo l' Ufficio di sezione di *Venezia*, retto da un Ispettore con la sorveglianza delle linee Venezia-Padova (compresa la stazione di Padova), Mestre-Cormons, Udine-Pontebba, Treviso-Cornuda, Mestre-Portogruaro, Conegliano-Vittorio e Treviso-Motta.

CIRCOLO DI BOLOGNA.

A) **Rete Adriatica.**

1. Piacenza-Parma (esclusa la stazione di Piacenza) — 2. Parma-Bologna-Rimini (compresa la stazione di Rimini) — 3. Modena-Mantova (esclusa la stazione di Mantova) — 4. Bologna-Pontelagoscuro (esclusa la stazione di Pontelagoscuro) — 5. Ferrara-Argenta — 6. Bologna-Pistoia (esclusa la stazione di Pistoia) — 7. Castelbolognese-Ravenna — 8. Ravenna-Cervia — 9. Parma-Fornovo — 10. Parma-Piadena.

B) **Linee concesse a Società diverse.**

11. Parma-Suzzara — 12. Reggio-Ventoso — 13. Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

CIRCOLO DI FIRENZE.

A) **Rete Mediterranea.**

1. Firenze-Empoli-Pisa — 2. Livorno-Colle Salvetti — 3. Cecina-Saline — 4. Asciano-Montepescali — 5. Pisa-Grosseto-Orbetello (esclusa la stazione di Orbetello) — 6. Pisa-Spezia (compresa la stazione di Spezia) — 7. Avenza-Carrara — 8. Empoli-Siena-Chiusi (compresa la stazione di Chiusi).

B) **Rete Adriatica.**

9. Firenze-Pistoia-Pisa (compresa la stazione di Pistoia) — 10. Firenze-Arezzo-Chiusi (comprese le stazioni di Chiusi e di Terontola).

C) **Linee comuni alle due Reti.**

11. Pisa-Livorno.

D) **Linee concesse a Società diverse.**

12. Poggibonsi-Colle Val d' Elsa.

Dipende dal Circolo l' Ufficio di sezione di *Pisa*, retto da un Ispettore, con la sorveglianza delle linee Spezia-Orbetello, Avenza-Carrara, Cecina Saline, Pisa-Livorno e Collesalvetti-Livorno (comprese le stazioni di Pisa e di Collesalvetti).

CIRCOLO DI ANCONA.

A) **Rete Adriatica.**

1. Rimini-Ancona-Pescara (esclusa la stazione di Rimini; compresa la stazione di Pescara) — 2. Foligno-Falconara (esclusa la stazione di Foligno) — 3. Albacina-Matelica-Castelraimondo — 4. Pausula Porto Civitanova — 5. Teramo-Giulianova — 6. Pescara-Aquila Terni (esclusa la stazione di Terni).

CIRCOLO DI ROMA.

A) **Rete Mediterranea.**

1. Roma-Orbetello (compresa la stazione di Orbetello) — 2. Roma-Roccasecca (compresa la stazione di Roccasecca) — 3. Ciampino-Frascati — 4. Pontegalera-Fiumicino — 5. Roccasecca-Arce.

B) **Rete Adriatica.**

6. Roma-Orte-Chiusi (esclusa la stazione di Chiusi) — 7. Tivoli-Mandela — 8. Terontola-Foligno-Orte (comprese le stazioni di Terontola, Terni e Foligno).

C) **Linee concesse a Società diverse.**

9. Albano-Nettuno.

CIRCOLO DI FOGGIA.

A) **Rete Adriatica.**

1. Pescara-Foggia-Otranto (esclusa la stazione di Pescara) — 2. Termoli-Campobasso-Benevento (esclusa la stazione di Benevento) — 3. Cervaro-Candela-Rocchetta — 4. Foggia-Benevento — 5. Bari-Taranto (esclusa la stazione di Taranto) — 6. Zollino-Nardò-Galatone — 7. Foggia-Manfredonia.

CIRCOLO DI NAPOLI.

A) **Rete Mediterranea.**

1. Roccasecca-Napoli (esclusa la stazione di Roccasecca) — 2. Napoli-Salerno-Metaponto (compresa la stazione di Napoli e la diramazione al porto) — 3. Taranto-Reggio-Villa San Giovanni (compresa la stazione di Taranto) — 4. Battipaglia-Agropoli — 5. Buffaloria-Cosenza — 6. Marina di Catanzaro Sala — 7. Cancello-Nola-Avellino — 8. Codola-Nocera — 9. Cancello-Torre Annunziata-Gragnano.

B) **Rete Adriatica.**

10. Napoli-Caserta-Benevento (comprese le stazioni di Caserta e di Benevento).

C) **Linee concesse a Società diverse.**

11. Napoli-Cuma.

Nota. Il Circolo ha pure la sorveglianza del servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina.

Dipende dal Circolo l'Ufficio di sezione di *Reggio*, retto da un Sotto-Ispettore con sorveglianza delle linee: Taranto-Reggio-Villa San Giovanni, Buffaloria-Cosenza, Marina di Catanzaro-Sala e del servizio di navigazione nello stretto di Messina.

CIRCOLO DI PALERMO.

1. Messina-Catania-Siracusa — 2. Bicocca-Canicattì-Caldare — 3. Palermo-Porto Empedocle — 4. Canicattì-Licata — 5. Roccapalumba-Santa Caterina — 6. Palermo-Marsala-Trapani.

Dipendono dal Circolo gli Uffici di sezione di *Messina* e *Caltanissetta*, retti ciascuno da un Sotto-Ispettore; il primo ha la sorveglianza delle linee Messina-Catania Siracusa; il secondo quello delle linee Catania-Leonforte-Licata.

CIRCOLO DI CAGLIARI.

1. Cagliari Golfo degli Aranci — 2. Decimomannu-Iglesias — 3. Chilivani-Portotorres.

Dipende dal Circolo l' Ufficio di sezione di *Sassari* retto da un Sotto-Ispettore che ha la sorveglianza delle linee: Chilivani-Sassari-Portotorres e Oristano-Golfo degli Aranci.

STATISTICA DELLE FERROVIE EUROPEE

È stato pubblicato testè a Vienna il primo annuario della statistica internazionale delle ferrovie in Europa, compilato dalla Commissione internazionale a quell'oggetto costituita, e che ha per presidente il sig. consigliere aulico cav. de Brachelli e per vice-presidenti i signori comm. L. Bodio direttore generale della statistica del Regno d' Italia e L. Pearl direttore generale dell' Unione delle ferrovie russe.

Questo annuario venne redatto sopra dati ufficiali forniti dalle Amministrazioni ferroviarie del Belgio, della Danimarca, della Finlandia, della Francia, dell'Italia, del Lussemburgo, della Norvegia, dell'Olanda, della Rumenia, della Russia e della Svizzera. Per ciò che riguarda la Germania e l'Austria-Ungheria, la Commissione ha ricavate le sue informazioni dalle pubblicazioni della Direzione dell'Unione delle ferrovie tedesche, per il primo di questi paesi, e per il secondo essa ha ricavato i suoi dati dalle statistiche ufficiali.

Questa pubblicazione dev' essere considerata come la prima statistica internazionale compilata sopra formolari uniformi e non contenenti che rapporti ufficiali e ben controllati.

L' Annuario comprende 342 ferrovie situate in Europa e aventi uno sviluppo di 128,775 chilometri; esso tratta in un modo sistematico e dettagliato di tutto ciò che riguarda l' impianto, l' esercizio e la situazione finanziaria di dette ferrovie per l' anno 1882. La pubblicazione di questa statistica non potè effettuarsi prima d'oggi a motivo della grande diversità di forma e di principii inerenti alle informazioni generalmente trasmesse per compilare questo importante lavoro. Una tale diversità dette luogo per conseguenza a più ampie ricerche le quali necessariamente portarono un sensibile ritardo nei lavori della Commissione.

Ed è per questo motivo ed anche per talune nuove difficoltà che si presentarono al momento di utilizzare i formulari internazionali, che la Commissione fu costretta a tralasciare i dati relativi ad un piccolo numero di ferrovie di vari paesi e riferentesi all' esercizio del 1882. Onde è, che per ricoprire in parte tali lacune e per potere pubblicare dei dati ancora più recenti, la Commissione ha creduto bene di dovere aggiungere all' Annuario, sotto forma d'allegato, i risultati principali relativi alla statistica dell'esercizio dell'anno 1883. Per tale lavoro la Commissione si è basata sulle statistiche ufficiali dei differenti Stati già menzionati, aggiungendo inoltre la Gran Brettagna, l'Irlanda e la Svezia.

In avvenire l'ufficio della Commissione internazionale si propone di pubblicare periodicamente la statistica internazionale delle ferrovie e spera di poter comprendere nei suoi lavori tutte le strade ferrate d'Europa.

Dell' importante lavoro che abbiamo sott' occhio, trascureremo la parte relativa al 1882, più completa e precisa se si vuole, ma di minor interesse che non sia quella relativa al 1883, della quale ultima ci occuperemo esclusivamente. Ed ecco intanto per primo il prospetto indicante la lunghezza delle ferrovie d' Europa alla fine dell' esercizio 1883 ragguagliata rispettivamente alla superficie ed alla popolazione dei differenti paesi.

Paesi	Lunghezza delle ferrovie esercitate alla fine del 1883 Chilom.	Superficie Chilom. quadrati	Popolazione
Austria-Ungheria .	20,535	622,309	38,800,000
Belgio	4,320	29,445	5,720,807
Bosnia e Erzegovina	370	52,102	1,184,000
Bulgaria	222	63,972	2,007,919
Danimarca . . .	1,817	38,283	2,028,000
Finlandia . . .	1,181	373,604	2,142,093
Francia	29,469	528,572	37,672,048
Germania . . .	35,749	540,522	45,862,000
Gran Brettagna .	30,058	313,844	35,611,816
Grecia	22	64,688	2,018,978
Italia	9,602	286,588	29,010.652
Lussemburgo . .	366	2,587	209,570
Norvegia	1,562	318,195	1,916,000
Olanda	2,118	33,000	4,225,065
Portogallo . . .	1,520	92,829	4,708,178
Rumania	1,513	131,402	5,376,000
Russia	23,940	5,016,024	83,909,945
Spagna	8,251	507,036	16,902,621
Svezia	6,600	442,818	4,603,595
Svizzera	2,798	41,346	2,889,826
Turchia d'Europa .	1,173	209,722	5,500,000
Totale . . .	183,186	9,708,898	332,299,113

I paesi relativamente più ricchi di ferrovie in proporzione della loro superficie, erano: il Belgio, l' Inghilterra e il Lussemburgo; i più poveri: la Grecia, la Finlandia, la Bulgaria, la Russia e la Norvegia.

Nella grande maggioranza degli Stati predominava nel 1883 l'esercizio privato.

Le ferrovie erano esclusivamente affidate all'esercizio di Società private in Inghilterra, Lussemburgo, Svizzera, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Spagna, Finlandia, Francia, Grecia, Portogallo, Olanda, Russia e Turchia.

Vigeva un sistema misto negli altri Stati, le cui ferrovie parte erano tenute in amministrazione privata, parte esercitate direttamente dal Governo.

Ecco il quantitativo di chilometri di ferrovie tenute in esercizio diretto dallo Stato nel 1883:

Austria-Ungheria chil. 5,943; Belgio chil. 3.063; Danimarca chil. 1,102; Germania chil. 29,366; Norvegia chil. 1,386; Rumania chil. 1,204; Svezia chil. 2,299.

La statistica che esaminiamo non ci dà il capitale di impianto per tutte le ferrovie europee nel 1883, ma solo per gli Stati seguenti:

		Totale	per chil.
Austria-Ungheria	L.	7,968,902,372	390,804
Belgio	»	1,384,072,152	384,591
Danimarca	»	190,613,410	127,586
Gran Brettagna	»	19,129,315,500	—
Germania	»	11,797,258,319	331,436
Italia	»	2,852,311,407	301,672
Lussemburgo	»	44,862,194	301,089
Norvegia	»	158,251,500	108,988
Olanda	»	602,648,758	300,873
Rumenia	»	425,553,207	298,000
Svezia	»	599,425,913	199,009
Svizzera	»	951,652,279	343,667

Per l'Inghilterra non fu ridotta la spesa cumulativa alla spesa per chilometro, essendo compreso nel capitale d'impianto il costo di molte costruzioni non appartenenti di fatto al servizio ferroviario.

L'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'Austria-Ungheria sono gli Stati d'Europa maggiormente impegnati in costruzioni ferroviarie; in Francia si riscontra il costo più elevato del chilometro di strada ferrata.

Riproduciamo ora un interessante prospetto delle persone e delle merci trasportate nel 1883 dalle ferrovie europee:

	Passeggieri	Merci in tonn.
Austria-Ungheria	54,480,408	81,713,826
Belgio	63,655,270	37,336,836
Danimarca	7,674,652	1,287,753
Germania	246,318,254	198,253,730
Gran Brettagna	638,718,137	266,382,968
Italia	34,817,031	12,485,744
Lussemburgo	454,363	2,046,350
Norvegia	2,869,981	1,150,243
Olanda	18,152,222	1,240,618
Rumenia	1,607,428	1,591,875
Svezia	8,591,108	7,550,569
Svizzera	24,047,487	7,087,990

Circa il movimento dei passeggieri, nella statistica troviamo minuti particolari sul numero dei passeggieri ripartiti per le singole classi; sul numero dei chilometri percorsi dai medesimi ecc.

Pel traffico delle merci si trovano utili indicazioni sul peso delle merci spedite a piccola e a grande velocità; sui bagagli, sugli animali, sui chilometri tonnellate ecc.

Proseguendo nell'esame dell'interessante lavoro, riproduciamo i dati relativi ai mezzi di locomozione, il numero del materiale rotabile, e quello del personale addetto alle ferrovie e relativi stipendi.

È bene però avvertire che questi dati si riferiscono al 1882. Ci limiteremo ai soli Stati principali, trascurando i minori.

Ecco le cifre del materiale mobile:

	Locom.	Carrozze	Carri
Austria	3,671	15,968	172,996
Belgio	1,790	6,772	103,156
Francia	8,088	—	—
Germania	11,330	47,061	481,360
Italia	1,630	10,186	57,495
Russia	5,844	20,540	238,507
Svizzera	595	4,302	17,519

Per numero di materiale ruotabile in rapporto all'estensione chilometrica delle reti ferroviarie, il Belgio è il paese meglio dotato di tutti gli Stati d'Europa.

Per numero di locomotive gli stanno dappresso l' Alemagna, la Francia, l' Olanda e la Prussia; per carrozze passeggieri l'Olanda, la Svizzera, l'Alemagna e l' Italia; per i carri merci invece l'Alemagna, la Russia, l'Austria e l'Olanda.

Mancano i dati statistici sul materiale ruotabile inglese. La Francia fornì il numero dei vagoni, ma non quello degli assi; alla fine del 1882 essa possedeva 18,004 carrozze passeggieri e 222,232 carri merci.

Riguardo al lavoro eseguito dal materiale ruotabile, ci limiteremo ad un solo fattore, e cioè ai chilometri-assi percorsi dai vagoni passeggieri e merci nella ferrovia alla quale appartengono e ridotti al chilometro della lunghezza delle ferrovie in esercizio.

Ecco la tavola:

	Carrozze	Carri
Austria	27,748	158,841
Belgio	72,520	259,970
Germania	45,968	212,275
Italia	41,119	47,954
Russia	40,420	174,640
Svizzera	33,185	78,513

Come si vede, il Belgio occupa il primo posto fra gli Stati europei anche per ciò che riguarda la frequenza delle ferrovie. La Francia manca ancora in questa tavola; delle sue grandi ferrovie quattro sole, e cioè quelle del Nord, dell'Est, dell'Ovest e del Sud, ci danno le seguenti cifre:

	Chilometri assi per ogni chil. in esercizio	
	Carrozze	Carri
Nord	54,581	287,980
Est	42,816	171,190
Ovest	41,760	120.236
Sud	26,753	105,657

La ferrovia del Nord francese supererebbe perciò le stesse ferrovie belghe almeno per quanto riguarda il traffico delle merci.

Il numero degli impiegati ed operai e i relativi stipendi si desumono dal prospetto seguente:

	Imp.	Operai	Stipendi in lire
Austria	54,753	78,082	167,535,138
Belgio	8,257	77,804	—
Francia	158,948	84,044	271.384,556
Germania	131,093	172,898	381,381,911
Italia	46,816	24,857	72,382,911
Russia	154,454	61,019	274,222.931
Svizzera	8,380	5,946	—

In questa statistica, imperfetta ancora in alcune parti, troviamo però quanto basta per formarci un concetto approssimativamente esatto dello stato e delle condizioni delle ferrovie europee.

Oltre a quelle da noi riassunte, vi si contengono altre tavole; sulle cifre delle casse-pensioni, sui casi di malattia, di soccorso e di morte fra impiegati ed operai; sui deviamenti, gli investimenti ed altri infortuni; sul numero degli impiegati, dei passeggieri e degli estranei morti e feriti per colpa delle ferrovie, ecc.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Possiamo annunciare che l' on. Direttore generale delle ferrovie del Mediterraneo, comm. Massa, presenterà all' approvazione del Consiglio d' amministrazione, nella prossima sua seduta, le proposte di aumenti di stipendio agli impiegati, votate dal cessato Consiglio dell'Alta Italia.

Se finora la nuova Amministrazione non ha potuto occuparsi di tali proposte, si fu perchè ha dovuto attendere che la Commissione pel riparto del personale fra le due Reti consegnasse l'elenco completo di tutti gli agenti destinati alla Mediterranea; e, non appena avutolo, vennero subito eseguiti tutti gli incumbenti per l'approvazione delle proposte stesse. E siccome la decorrenza è mantenuta al 1.o *luglio*, così nessun pregiudizio pel ritardo ne avranno gl' impiegati, e perciò non hanno fondamento di sorta gli allarmi, di cui qualche giornale si è fatto l' eco in questi giorni.

><

Come abbiamo preannunciato nel precedente numero, l' on, comm. Massa si è recato nella scorsa settimana a Roma, ov' ebbe lunghe conferenze con S. E. il ministro Genala e coll' ispettore generale cav. di Lenna, intorno alle nuove costruzioni che il Governo intende affidare alla Rete Mediterranea. In tali conferenze furono stabilite le basi per la immediata costruzione della Stazione di Trastevere e della direttissima Roma-Napoli.

Perciò il comm. Oliva, direttore del Servizio delle costruzioni, ha disposto subito per l' invio delle squadre necessarie di ingegneri per incominciare nella corrente settimana i lavori della Stazione suddetta e per ultimare nel termine più breve possibile gli studi della Roma-Napoli.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo sta studiando il modo di togliere gli inconvenienti derivanti dal soverchio numero dei compartimenti riservati.

Così, mentre la medesima nel prossimo anno diminuirà d' assai il numero dei biglietti per tali compartimenti, frattanto allo scopo di mantenere la esatta osservanza del nuovo orario attivato il 4 andante, col quale furono accelerate le percorrenze dei treni diretti da Milano e Torino per Roma e viceversa, sta per dare alcune disposizioni tendenti a mantenere, entro certi limiti, la composizione di detti treni. Così per esempio darebbe istruzioni nel senso che in ciascuno dei treni suindicati, in partenza da Milano e Torino, non possano di regola essere assegnati più di due compartimenti riservati, i quali a Genova saranno lasciati proseguire, ove le condizioni del servizio lo permettano: ma in caso diverso dovranno essere ridotti a tre od anche a due complessivamente, facendo preghiera ai possessori dei biglietti speciali di restringersi.

Parimenti in senso inverso da Roma verso l' alta Italia non potrebbero assegnarsi complessivamente più di tre compartimenti riservati, se sianvi richieste per entrambe le destinazioni di Milano e Torino: e due se siano fatte per una sola delle due destinazioni.

Pegli agenti superiori poi dell'Amministrazione non si potrà assegnare di norma più di un compartimento per ciascun treno.

><

In dipendenza della graduale costituzione dei Circoli d' ispezione, e fino a disposizione definitiva, l'on. Ministro dei lavori pubblici ha decretato che i signori Commissari, comm. G. Bussi e comm. F. Fossati, funzionino presso i Circoli regolarmente costituiti, colle attribuzioni assegnate dal Regolamento organico agli Ispettori superiori, assumendo la qualifica di Ispettori superiori reggenti.

Il comm. Bussi ha la sorveglianza dei Circoli di Torino, Milano, Roma, Napoli, Foggia e Cagliari: ed il comm. Fossati di quelli di Verona, Bologna, Firenze, Ancona e Palermo.

><

Il cav. ing. Ottolenghi, ispettore principale delle tariffe della Mediterranea, è stato nominato Ispettore superiore dell'Ispettorato governativo delle ferrovie.

><

Ci consta che finora vennero nominati, nell' Ispettorato generale delle ferrovie, Ispettori superiori i signori: cav. Ottolenghi, comm. Schioppo, comm. Plancher e comm. Fenolio; e titolari delle divisioni i signori: cav. Braida, cav. Carroggio e cav. Fossati col grado d' Ispettori capi.

><

Il sig. comm. Carloni, direttore generale dei ponti e strade al Ministero dei lavori pubblici, che aveva assunto provvisoriamente la firma di direttore generale delle strade ferrate, col giorno 16 ha ceduto le sue provvisorie mansioni al colonnello Di Lenna. Ci consta poi essere inesatto ch'egli sia stato nominato membro del Comitato tecnico delle ferrovie, essendo i membri di tale Comitato tutti funzionari di grado inferiore a quello di direttore generale.

><

Ci informano da Milano che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha ordinato al R. Commissario per lo esercizio delle Strade ferrate del Mediterraneo di constatare, di concerto con la Amministrazione esercente, e di riferire poscia al Ministero, se le opere già approvate od in corso di approvazione si possono ritenere sufficienti ad un regolare servizio della ferrovia nel porto di Genova e delle linee ferroviarie che vi affluiscono. Il predetto signor Ministro desidera che l'incarico sia compiuto con sollecitudine e che, ove oc-

correrano, siano messi in evidenza tutti quegli altri provvedimenti che si dovrebbero prendere per ottenere il desiderato scopo. È poi speciale intendimento del prelodato Ministro che, in quest' ultimo caso, i progetti all'uopo occorrenti siano compiuti nel più breve tempo possibile, onde coll' apertura della ferrovia Succursale dei Giovi, tutto il servizio delle linee affluenti al porto e della stazione marittima funzioni regolarmente.

><

Sappiamo che la Ditta Girardi la quale ha da pochi anni impiantato in Maccagno una fabbrica di pirolignite di ferro, ha instato presso l' Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo per ottenere che ai trasporti di materiale di sua produzione, in partenza da Maccagno, siano applicati i prezzi della 3.a classe anzichè quelli della 2.a, della tariffa generale, e se a vagone completo, quelli della serie B della tariffa speciale 109. Trattandosi di facilitazione intesa a favorire l' industria nazionale acciò possa lottare con profitto colla produzione estera, grandemente favorita nei trasporti in Italia dalle ferrovie estere, la Società delle ferrovie predette, allo scopo anche di assicurare alla ferrovia un trasporto che altrimenti andrebbe a cessare, ha presi accordi con la Società delle Meridionali per aderire alla istanza della Ditta Gilardi: ed avendo le Meridionali assentito, ha chiesta al Ministero dei lavori pubblici l' autorizzazione per accordare la instata facilitazione.

><

Siamo informati che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, prendendo occasione dall'esame di una proposta delle Amministrazioni ferroviarie per accordare facilitazioni di trasporto dalla Germania e dall' Austria in Italia di vetrerie, maioliche, filati in cotone ecc,, ha richiamato l' attenzione di S. E. il Ministro dei lavori pubblici sui danni che siffatte riduzioni di tariffa apportano all'industria nazionale.

La concorrenza che talune industrie dell' Austria e della Germania, favorite nel trasporto sulle loro ferrovie e dal nostro regime doganale moderato, fanno alla nostra produzione, è grandissima; e l' attuale stato di cose verrebbe indubbiamente ad essere anche più aggravato quando altri favori speciali si volessero accordare nei trasporti sulle ferrovie italiane.

Gli Stati e le ferrovie estere si comportano con criteri ben diversi pei nostri prodotti, e non accordano a questi mai alcun trattamento di favore quando trattisi di trasporti che possano gravare le condizioni di concorrenza a danno della loro produzione nazionale.

Parrebbe quindi ovvio che anche il nostro Governo si uniformasse ai criteri medesimi degli altri Stati. e ciò anche quando ne dovesse risentire qualche lieve danno l' azienda ferroviaria.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate:

a) ritenne che possa essere approvato il progetto e l' atto di sottomissione della Impresa costruttrice del tronco da Morbegno a Sondrio (linea Colico-Sondrio) per l' esecuzione dei lavori urgenti di riparazione del tronco medesimo danneggiato dalle piene del Tortano e dell' Adda;

b) opinò che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di riparazione del corpo stradale nel tratto da Colorno al Po, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori stessi ammonta a L. 95,000, delle quali a base d' asta L. 86,050. Le opere da eseguire consistono: nello sbancamento delle materie scoscese e nella riparazione con materie ghiaiose e sabbiose da usarsi nella formazione dei contrafforti e nella ricostituzione dei rilevati; nella ricostruzione delle opere murarie di un sottovia di m. 5; nel varamento della travata metallica di detto sottovia: nel disfacimento e rifacimento del binario di corsa dei tratti di rilevato scoscesi.

c) Avvisò che possano ammettersi i maggiori compensi consentiti dal collaudatore a favore della Impresa Laschi per lavori di costruzione dell' armamento dei primi due tronchi della ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro.

><

A cura dell' Ufficio del Genio civile di Cuneo procedono con alacrità, per quanto lo consentono le condizioni atmosferiche, gli studi della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia nel versante sud. Durante lo scorso mese di novembre si ultimarono i rilievi del monte Marta e dei suoi contrafforti. Si attende ora ai rilievi nella valle Argentina, nei valloni di Cetto e dell' Infernotto e nel rio Villa in valle di Nervia da collegarsi con quelli eseguiti precedentemente.

><

La Deputazione provinciale di Milano ha raccomandata a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una domanda di concessione fatta dal Consiglio d' amministrazione della tramvia Monza-Barzanò per una ferrovia economica in continuazione della tramvia stessa, da Barzanò ad Oggiono, per la quale già hanno preso vivo interessamento molti Comuni delle provincie di Milano e Como.

Il collegamento di Barzanò con Oggiono tende, in un colla ferrovia Lecco-Como, a dar compimento ad un concetto razionale prestabilito, quello cioè di avere una rete di comunicazione per tutta la zona Briantea orientale che la congiunga direttamente, da una parte, col capo-luogo di circondario che è Lecco, e dall'altra col capo-luogo di provincia che è Como.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha opinato che debbano respingersi i ricorsi dei Comuni di Tramonti e Cava, in provincia di Salerno, contro la loro inclusione nel Consorzio per la ferrovia Amalfi-Cava dei Tirreni, imperocchè è fuori questione la utilità che la ferrovia stessa apporterà ai predetti due Comuni. La costituzione del Consorzio fu decretata dalla Amministrazione provinciale di Salerno, la quale assegnò la quota di 103|1000 al comune di Cava e quella di 60|1000 al comune di Tramonti.

><

Col 16 corrente mese ha cominciato a funzionare l'Ispettorato generale delle strade ferrate stabilito col R. decreto del 22 p. p. ottobre in esecuzione della legge 27 aprile corr. anno, ed in sostituzione della Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici retta dall'on. comm. Valsecchi fino dal 1.o luglio 1872.

L'on. Genala, presentando l' Ispettore generale cav. di Lenna ai capi del servizio, che fu chiamato a dirigere, prese occasione per tessere molto opportunamente gli elogi del cessato Direttore generale comm. Valsecchi, il quale ha dovuto, con grande rincrescimento del Governo e di quanti ebbero occasione di apprezzare le sue rare doti di cuore e di mente, abbandonare per ragioni di salute la importante carica con tanto merito ed in momenti assai difficili coperta.

L'on. Genala entrò poscia a discorrere del nuovo ordinamento dato all'Amministrazione centrale e provinciale delle ferrovie in seguito alla detta legge del 27 aprile scorso. Le convenzioni che il Governo ha proposto ed il Parlamento ha votato rappresentano — disse egli — la soluzione teorica del problema ferroviario. Perchè questa soluzione diventi effettiva e pratica è necessario che accanto alle Società bene organizzate e dirette sorga un ispettorato sapientemente e vigorosamente ordinato e governato da una mano forte ed intelligente. Questa evidente necessità lo persuase a dedicarsi con lungo studio e grande amore all'organizzazione di questo corpo, che dovrà essere come una incarnazione viva dei concetti a cui si è informata la nuova legislazione ferroviaria e con cui il Governo dovrà far sentire l'azione propria sopra una vastissima azienda, come è quella delle strade ferrate. La persona che egli ha messo alla testa dell' Ispettorato ha provato il suo valore non solo sul campo di battaglia, ma in tutte le Amministrazioni di cui ha fatto parte e in tutti gli uffici che ha occupato, alcuni dei quali sono strettamente connessi al servizio delle ferrovie. Il suo passato è una certa guarentigia che anche nel nuovo posto che ha consentito di accettare egli risponderà a questa nuova prova di fiducia che gli ha dato il Governo.

Il Ministro espose quindi brevemente l'ordinamento da lui dato all'Ispettorato con cinque divisioni al centro e undici circoli nelle provincie fra i quali sono state suddivise le varie linee. Insistè sul fatto dell' autonomia da lui accordata a questo corpo perchè meglio senta l' importanza e la grande responsabilità degli uffici che è chiamato a compiere, e sulla cura che ha posto nello scegliere le persone destinate a comporlo. L' Ispettorato ha due principali còmpiti: vigilare e sindacare l' esercizio, vegliando che i contratti siano eseguiti puntualmente e secondo il loro spirito; studiare tutti i miglioramenti tecnici ed economici che possono essere introdotti nel servizio delle ferrovie. Il primo còmpito vuol essere eseguito con fermezza e serenità di mente, senza debolezza e senza puntigli, con certezza e puntualità, ma senza vessatorie minuzie. Il secondo, molto più importante, offre un lunghissimo campo all'attività e alla intelligenza di tutto il personale dell' Ispettorato. E qui potranno tutte trovar compenso quelle amarezze di cui vi è destino che sia causa ogni nascimento al mondo e da cui non può essere affatto scompagnato neppure il nascimento di una Amministrazione nuova.

L'on. Ministro disse però di sperare che queste amarezze saranno brevi e leggiere, e superati gli ostacoli del primo ordinamento, l' Ispettorato comincierà tosto a funzionare regolarmente con soddisfazione sua, del Governo e del pubblico.

Il discorso del Ministro, ascoltato con molta attenzione, fu accolto con viva compiacenza da tutti i capi del servizio, a cui il Ministro strinse la mano trattenendosi poi a discorrere per breve tratto con ciascuno.

Ed ora sia permesso a noi di sinceramente congratularci coll'on. comm. Valsecchi per l' autorevole attestato di considerazione e riconoscenza ricevuto, chè davvero non potevano essere più meritate le parole d'encomio che l'on. Ministro diresse all'ex-Direttore generale delle Ferrovie, il quale seppe nel lungo tempo del suo non facile mandato compiere con grande intelligenza numerose ed importanti opere.

Se riandiamo infatti le fortunose vicende che la ora cessata Direzione generale ebbe a traversare nel lungo periodo dalla sua istituzione, fra le quali devesi annoverare i frequenti mutamenti di Ministri, le successive trasformazioni delle Amministrazioni ferroviarie in seguito ai riscatti delle già ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Venete e di altre concesse a Provincie diverse, con tutti gli inconvenienti inseparabili dai sistemi provvisori di esercizio stati adottati in attesa del riordinamento generale delle ferrovie medesime, non puossi non riconoscere le molte difficoltà superate ed i servigi resi al Paese dalla stessa Direzione generale.

Basta aver presente le notevoli relazioni statistiche sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane, annualmente pubblicate a cura del Direttore generale comm. Valsecchi, per rilevare il successivo svolgimento ed ampliamento della rete ferroviaria italiana, l'andamento ed il progressivo miglioramento dei relativi Servizi.

Ed invero, desumendo dalle relazioni stesse la situazione e lo sviluppo delle strade ferrate costruite o messe in esercizio dal 1872 a tutto il 1883, si ha un complesso di chilom. 3250, a cui aggiungendo le ferrovie costruite ed aperte all'esercizio dal 1.o gennaio 1884 a tutto ottobre ora scorso, giusta le pubblicazioni ufficiali rilevanti a chilom. 850 circa, si ha un complesso di oltre chilom. 4000 di ferrovie aperte all'esercizio dopo la costituzione della Direzione generale predetta e durante il periodo in cui essa ebbe a funzionare.

Il nuovo Ispettorato generale delle strade ferrate costituito dall' on. ministro Genala con un completo ordinamento del personale e con nuove disposizioni organiche rese necessarie per un'efficace vigilanza e sindacato delle nuove e delle preesistenti Società ferroviarie, saprà, ne siamo certi, acquistare la benemerenza del Paese, come crediamo giustizia il dire che del Paese seppe ben meritare la cessata Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, e con essa il comm. Valsecchi.

><

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominata la seguente Commissione, con incarico di procedere all'esame comparativo delle domande giunte al Ministero per iscrizione di ferrovie fra i 1000 chilometri di 4.a categoria, autorizzati colla legge 27 aprile 1885:

Saracco comm. Giuseppe, senatore — *Di Lenna* cav. Giuseppe, Ispettore generale — *Piroli* cav. Giuseppe, presid. di sez. Consiglio di Stato — *Brauzzi* cav. Oscar, presid. id. Cons. sup. LL. PP. — *Valsecchi* comm. Pasquale, Ispettore del Genio civile — *Giordano* cav. Felice, id. nel R. corpo delle miniere — *Ferrucci* cav. Antonio, id. del Genio civile — *Borgnini* cav. Giovanni, id. id. — *Oberty* cav. Giovanni, id. id. — *Goiran* cav. Giovanni, ten. colonnello di Stato maggiore.

><

La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti: Ampliamento del fabbricato della fermata di Tuoro e costruzione di un fabbricato per cessi isolati, linea Foligno-Terontola, spesa presunta L. 12,356.25; — Ponte in ferro definitivo sul torrente Mugnone lungo il tronco di ferrovia detto della Mezzaluna di raccordo delle linee Pistoiese e Livornese, spesa presunta L. 10,462; — Costruzione di

un fabbricato nella stazione di Aquila, che possa servire in parte per magazzino ed in parte per officina ad uso della manutenzione, spesa presunta L. 6,000. — Preventivo della spesa di L. 8,000 occorrente pei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di San Bonifacio, lungo la linea Venezia-Verona, nonchè altro preventivo di L. 15,640 per lavori relativi al prolungamento del muro di cinta della stazione di Ancona. — Sistemazione della stazione di Candela, spesa presunta lire 86,200. — Ampliamento e sistemazione delle Officine di riparazione del materiale rotabile in Verona, spesa presunta L. 902,700.

><

Il Ministro dei lavori pubblici approvò le seguenti spese proposte dalla rete Mediterranea:

Lire 100,000 per la ricostruzione del ponte definitivo sulla Bormida; L. 75,000 per l'ampliamento della stazione di Mortara; L. 78,264.40 per l'ampliamento dello scalo merci in stazione di Napoli; L. 35,200 per l'alzamento del ponte Macellare della linea Taranto-Reggio. L. 15,000 per l'impianto di un rifornitore a Sarzana; L. 25,800 per l'ampliamento del fabbricato passeggieri della stazione di Cotrone; L. 17,000 per l'otturamento di una breccia nel muro di rivestimento presso la testa Est della galleria delle Grazie, linea Genova-Spezia; L. 28,000 per la costruzione di muretti per l'isolamento della linea Taranto-Reggio; L. 18,200 per l'aggiunta di una nuova luce a tre ponticelli della linea Taranto-Reggio.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Domanda del comune di Vicenza di sussidio per costruzione di un ponte a travate metalliche in luogo detto Debba (Vicenza).

Progetto presentato per ampliamento stazione di Corigliano d'Otranto sulla linea Bologna-Otranto (Ferrovie Meridionali).

Provvista di rotaie e minuti ferri per l'armamento dell'intera linea Viterbo-Attigliano.

Schema di condizioni per la concessione di una tramvia a vapore nella Versiglia (Lucca).

Progetto d'ampliamento nella stazione di Nicottaro sulla ferrovia Foggia-Otranto.

Id. per la sostituzione d'un pi[illegible]o caricatore scorrevole all'attuale binario tronco a Rion[illegible]giore (linea Genova-Spezia).

Piano regolatore di Roma lungo Tevere con portici. Espropriazione di zone laterali.

Progetto della ferrovia Macomer-Nuoro.

Id. d'una ferrovia da Cerignola alla stazione omonima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,435,480, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 2 novembre corrente, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Bastia ed Alfonsine, della lunghezza di metri 15,668.50, in provincia di Ravenna, escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni, si procederà alle ore 10 ant. del 21 novembre corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, e la Prefettura di Ravenna, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello degli oblatori che risulterà il migliore offerente in diminuzione della presunta somma di L. 1,363,706, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. (Vedansi maggiori dettagli nei n. 41 e 42 del *Monitore*).

Ferrovia Roma-Sulmona — Alle ore 10 ant. del 2 dicembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, al definitivo deliberamento dei seguenti due appalti:

a) Fornitura e posizione in opera dei meccanismi fissi occorrenti nelle stazioni comprese fra Roma e Tivoli e fra Mandela e Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona, provvisoriamente deliberate per L. 202,766.77;

b) Fornitura di n. 129 scambi semplici completi con cuore capovolgibile in acciaio fuso e tang. 0.10, occorrenti per l'armamento dei tratti Roma-Tivoli, e Mandela-Bugnara della ferrovia Roma-Sulmona, divisa in 11 lotti da consegnarsi in località diverse come è indicato negli articoli 1 e 15 del capitolato speciale, provv. delib. per L. 224,861.08. Quanto alle condizioni per la consegna, all'ammontare delle cauzioni, ecc rimandiamo i lettori ai numeri 39 e 42 del *Monitore*.

Tramvia Torino-Stupinigi-Vinovo. — Alle ore 10 ant. del 12 p. v. dicembre avrà luogo, avanti il notaio Faà nell'ufficio dell'avv. G. Vellio Ballerini in Torino, via Corte d'Appello, 13, l'incanto del tramvia a vapore Torino-Stupinigi-Vinovo, della lunghezza di circa 15 chilometri, con tutto il materiale fisso e mobile e con m. q. 2660.90 di terreni fabbricabili annessi, sul prezzo di L. 250,000 per la tramvia e L. 40,000 pei terreni annessi.

Le condizioni ed i documenti sono visibili presso il sudetto notaio Faà nell'ufficio preindicato.

Tramvia Milano-Pavia. — A maggior comodo dei lettori, riproduciamo qui il seguente avviso d'asta, che trovasi pure nelle pagine annunzi: — Nello studio di Martino Deslandes, notaio a Parigi, piazza Boïeldieu, n. 1, il giorno di sabato 12 dicembre 1885, ad un'ora pomeridiana avrà luogo l'asta amichevole in un sol lotto: 1° della concessione della linea della tramvia a vapore Milano-Pavia; 2° delle cauzioni depositate alla Cassa provinciale di Milano il giorno 21 maggio 1878 ed il giorno 29 agosto 1879 ed alla Cassa provinciale di Pavia il 26 giugno 1878 ed il 28 agosto 1879; 3° del diritto di subentrare in tutti i contratti stipulati per l'impianto e l'esercizio di detta linea di tramvia, ed il diritto di subentrare in tutte le locazioni dei luoghi occupati da tale esercizio; 4° dei terreni fabbricati e materiali (vetture, vagoni, locomotive, ruotaie, utensili, mobilio, attrezzi industriali) che servono per l'esercizio; 5. degli oggetti esistenti nei magazzeni, come da relativo elenco — Entrata in possesso e godimento 1.o gennaio 1886 — Prezzo d'apertura oltre gli oneri 2,700,000 franchi (prezzo che potrà essere ribassato). — Cauzione a depositarsi quattro giorni prima dell'asta presso il suddetto notaio sig. M. Deslandes a Parigi, franchi 20,000.

Dirigersi per informazioni: agli Uffici della Società in Milano, Viale di Porta Lodovica, 8 — Al sig. U. Van Vreckom, uno dei liquidatori, in Bruxelles, strada Montagne aux herbes potagères, n. 17, ed a Martino Deslandes, notaio a Parigi, piazza Boïeldieu, n. 1, depositario del fascicolo dei patti e condizioni di asta.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possano bandire gli incanti per l'appalto del tronco della ferrovia da Battipaglia a Castrocucco, compreso fra San Marco e Celle, della lunghezza totale di m. 8850.

I lavori di costruzione del tronco sono preventivati complessivamente dell'importo di L. 6,714,650, delle quali lire 6,494,100 per opere e provviste da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni e per le provviste del materiale di armamento e dei meccanismi fissi delle stazioni.

La planimetria del tronco è formata da 14 curve dello sviluppo di m. 2530, con raggio variabile fra m. 300 e m. 400 e da 14 rettilinei della totale lunghezza di m. 6020.

Per quanto riguarda l'altimetria si hanno m. 6880 in pendenza e m. 1970 in orizzontale. La parte in pendenza è suddivisa in m. 1250 di ascese ed in m. 5630 di discese. L'inclinazione minima delle livellette è del 3 per mille; quella massima del 13 per mille.

Le opere d'arte speciali da costruire lungo il tronco sono sette, cioè:

1. Ponte a travata metallica sul fiume Lambro, in una campata di m. 50; 2. Viadotto sul vallone Morosano in tre arcate di m. 7, altezza m. 9 80; 3. Ponte viadotto sul fiume Serrapotamo in sei campate, di cui le due estreme di metri 42.40 e le altre quattro di m. 53 cadauna; 4. Ponte sul Mingarda ripartito in sei campate della stessa luce di quelle del ponte precedente; 5. Viadotto sul vallone Critazzo 1.o in cinque arcate, di m. 7, altezza m. 11; 6. Viadotto sul vallone Critazzo 2.o in cinque arcate, di cui una di 15 metri e le altre quattro di m. 7, altezza m. 15; 7. Viadotto sul vallone Preti in 13 arcate di m. 7, altezza massima m. 15.50.

Una sola galleria occorre lungo il tronco, la quale misura la lunghezza di m. 2760.

Oltre ai manufatti preindicati, ne occorrono altri 17 minori di luce fino a m. 10.

Sono progettate lungo il tronco una fermata ed una stazione, la prima per l'abitato di Centola e la seconda per quella di Celle.

All'alloggio del personale di sorveglianza della strada si provvederà mediante la esecuzione di n. 9 case cantoniere doppie; e la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia, sarà mantenuta mediante tre passaggi a livello.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Leggesi nella *Nazione*:

Con recente disposizione ministeriale sono state depositate nella Cassa dei depositi e prestiti le somme concordate o stabilite dalle perizie giudiziarie per tutte le espropriazioni di terreni e fabbricati occorrenti per la costruzione del terzo tronco Quiesa-Viareggio di questa ferrovia, che comprende la traversata del padule di Massaciuccoli.

Quanto prima verrà indetto l'incanto anche pei lavori di questo tronco, a completare i quali è richiesto il termine di due anni.

È quindi a ritenersi che la ferrovia Lucca-Viareggio verrà inaugurata durante l'anno 1888.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Di questi giorni il presidente del Consorzio della ferrovia Alessandria-Ovada ha presentato domanda al Consiglio provinciale di Alessandria affinchè:

1. Voglia proporre al Governo del Re la costruzione di questa linea in quarta categoria, e ne domandi la pronta costruzione come linea di interesse militare.

2. Voglia concorrere nella metà del contributo che dovrà sopportare il Consorzio, sia per il decimo dovuto a norma di legge, sia per l'anticipazione delle quote governative.

I comuni di Carpeneto, Montaldo, Trisobbio e Cremolino, poi presentarono alla presidenza dello stesso Consorzio un progetto di variante, studiato ed eseguito dalla Società Veneta di costruzioni colla maggiore esattezza non solo, ma ancora dettagliato in modo che appaia chiaramente la entità del lavoro, la sua importanza e la relativa spesa, e dove i prezzi unitari furono tenuti molto alti e tali da animare certamente gli incanti.

La linea con questa variante (che, come conchiude il rapporto della Società, potrebbe gareggiare *colle migliori linee nazionali ed internazionali*) si verrebbe ad abbreviare di parecchie centinaia di metri; e se pur vi necessitano due gallerie (una di metri 1635 e l'altra di m. 400, periziate L. 1,165,117.50) per la maggiore spesa i comuni proponenti offrono di pagare essi le quote stabilite dalla legge per non aggravare quelle già fissate per gli altri comuni del primitivo Consorzio.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuova ferrovia metropolitana a Berlino — Il Circolo degli architetti di Berlino ha definito il tèma pel concorso a premi che prende nome dallo Schinkel e si distribuisce a Berlino ogni anno, non siamo certi quanti anni. Il tèma è attraentissimo, in quanto che il progetto di cui si tratta offre non poche difficoltà artistiche e finanziarie, le quali ultime anzi fanno ritenere assai lontana la di lui esecuzione. Si domanda cioè un piano regolare per la costruzione di una seconda ferrovia metropolitana nella città di Berlino, dovendosi essa staccare dall'attuale nella stazione del Giardino Zoologico per raggiungerla a quella del ponte di Iannowitz, dopo aver attraversato i quartieri meridionali della capitale. Il livello della nuova ferrovia metropolitana ha ad essere uguale a quello della già esistente, e pare stia qui il difficile, poichè la stampa di Berlino discute fin d'ora la gravezza di questa condizione.

Ferrovie della Siberia. — Nella seduta del 6 novembre della Società geografica di Parigi, il sig. Venukof diede le spiegazioni seguenti sul progresso dei lavori della grande ferrovia transsiberiana, di cui il primo tronco è stato aperto testè all'esercizio.

La lunghezza di questo tronco, tra Ekathérinbourg e Kamychow, è di 135 chilometri. Si spera aprire quanto prima la continuazione di questa linea fino a Tumea (336 chilometri da Ekatherinbourg) dove comincia la grande via fluviale attraverso la Siberia. I lavori di traforo del piccolo istmo che separa il bacino dell'Obi da quello dell'Yenissei sono pure inoltrati, dimodochè la navigazione tra questi due fiumi sarà stabilita entro l'anno 1886 od, al più tardi, nel successivo 1887.

Ferrovie americane. — Un telegramma da Filadelfia al *Times* annunzia l'apertura dell'importante linea che da Quebec raggiunge il Pacifico.

Lo stesso giornale annunzia che il presidente della Società ferroviaria canadiana del Pacifico ha ricevuto il telegramma seguente dal sig. Sandford Fleming, già ingegnere capo delle ferrovie governative del Canadà, datato da Vancouver, Burrard's Inlet, Columbia britannica, 8 novembre:

Il primo treno inaugurale è arrivato da Montreal a Vancouver. Il viaggio è stato felicissimo; la velocità media ottenuta, comprese le fermate ordinarie, è stata di 24 miglia all'ora. Prima che passi molto tempo sarà possibile di fare il viaggio da Liverpool al Pacifico per la « Canadian National line » in dieci giorni. Le difficoltà fisiche sono state superate da lavori giganteschi eseguiti abilmente con meravigliosa rapidità.

La Regina Vittoria ha inviato alla popolazione del Canadà le sue felicitazioni pel fortunato compimento della ferrovia canadiana del Pacifico.

Sua Maestà esprime la sua speranza pel futuro successo di un'opera di tanto valore ed importanza per l'impero.

Notizie Diverse

Sorveglianza sulle tramvie. — Col giorno 16 corrente la sorveglianza delle tramvie venne affidata agli uffizi del Genio civile della provincia in cui si trovano le linee.

In tal modo questo servizio passò alla dipendenza della Direzione generale dei ponti e strade.

Esercizio delle stazioni comuni — Mentre si studia ancora ad appianare gli ostacoli che dal nuovo assetto delle reti italiane derivarono per il cresciuto numero delle stazioni comuni, torna pregevole per attualità il lavoro pubblicato recentemente dal sig. Urban, ingegnere Capo dell'esercizio presso la rete *Grand Central Belge*, il

quale espone come sieno esercitate le stazioni comuni nel suo paese.

Il Belgio ne conta ben 85, con sei tipi di contratto di esercizio.

In alcune stazioni l'amministrazione dirigente riceve dall'altra un canone *à forfait* determinato con criteri vari: per tonnellata, per asse, per vagone, ecc. In altre le due o più Amministrazioni si dividono le spese in proporzione del movimento annuo di ciascuna. Il terzo gruppo riparte le spese quasi come il secondo ma avendo riguardo non all'anno in corso, sibbene al precedente. Il quarto gruppo tien di mira piuttosto l'indole delle spese; e quelle di certa natura accolla all'amministrazione dirigente, altre all'amministrazione secondaria, altre fa comuni. Nelle stazioni del quinto gruppo ogni treno che entra paga una somma fissa ad un fondo comune (una lira), il quale provvede alle spese; l'eccedenza o la deficienza che si riscontra in fin d'anno, va diviso in proporzioni prestabilite. L'ultimo gruppo comprende quattro stazioni con sistemi speciali del tutto diversi.

Eppure, con tanta varietà di combinazioni, pare che non si abbiano a lamentare incagli nell'esercizio! Deve esservi uno spirito di concordia, che merita d'essere additato ad esempio.

La Società Veneta di costruzioni. — Abbiamo nel precedente numero annunciato che la Società Veneta di costruzioni, che è pure proprietaria dello Stabilimento di Terni, ha fatto acquisto di due miniere nella Valle Trompia e di aree per l'impianto di officine a Marcheno. Sappiamo anche che essa sta facendo pratiche ulteriori.

Intanto la *Provincia*, dando la stessa notizia aggiunge che le officine da costruirsi nella Valle della Società consistono:

a) in due alti forni da 20 tonnellate ciascuno.

b) un forno Martin da 12 tonnellate.

c) uno o due forni rotatori per ferro pudellato.

d) un maglio di 12 tonnellate ad aria compressa.

e) impianto per la fabbricazione dell'acciaio al crogiolo.

Tutta questa istallazione importerà una spesa di oltre 3 milioni, e per mettere presto in esercizio i suoi stabilimenti la Società intende di attivare lo scavo dei minerali con una grande galleria di ribasso a perforatrici meccaniche.

La Società, in forza di tale impianto, e avuto riguardo alla qualità del nostro minerale, si ripromette, senza timore di esagerazione, di poter fabbricare il migliore ferro ed il migliore acciaio del mondo.

La galleria sotto il fiume Mersey. — Questo lavoro colossale sta per essere aperto al traffico e, per la fine dell'anno in corso, si crede che i treni potranno circolare regolarmente tra Liverpool e Berkenhead.

La ventilazione delle gallerie si otterrà mediante potenti apparecchi, capaci di produrre nei pozzi, destinati a convogliare l'aria, una corrente della forza di trenta miglia all'ora.

I passeggieri accederanno alla galleria per un piano inclinato ed un immenso ascensore, sufficiente a contenere 100 persone.

Si spera che il Principe di Galles interverrà alla solenne inaugurazione della galleria.

Telegrafi e telefoni in Germania. — Dal 1880 al 1884, il numero degli uffici telegrafici è cresciuto da 5114 e 9529 ossia di 4415 e quindi di quasi il doppio; la lunghezza della rete telegrafica aumentò contemporaneamente da 121,520 miglia a 150,040 miglia ossia di 28,520 miglia.

Il servizio del telefono è stato introdotto in Germania nell'anno 1880 ed oggi si trovano colà 58 uffici centrali telefonici i quali contano 7311 abbonati ed una rete complessiva di 10,000 miglia.

In questi ultimi sei anni progredì in Germania anche la illuminazione elettrica giacchè furono costruite e messe in esercizio nell'Impero tedesco in questo tempo 600 macchine dinamiche per il valore di 16 milioni di lire e 20 mila lampade ad arco per sei milioni di lire.

Il porto di Scheveningen. — Nella seconda Camera, il Governo olandese dichiarò che approvava il progetto di fare di Scheveningen un porto di mare. La provincia di Olanda votò 300,000 fiorini per l'esecuzione di tale progetto, e la città dell'Aja 750,000.

Canale tra il Mare del Nord ed il Mar Baltico. — Il progetto di legge riguardante la costruzione di un canale, che congiunga il Mar Baltico col Mare del Nord, presentato ora al Bundesrath, risolve una questione che interessa da due decenni tutta la Germania.

La spesa complessiva è presunta in 156 milioni di marchi, 50 milioni dei quali spettano alla Prussia e 106 allo Impero tedesco. Questi 106 milioni si otterranno mediante un prestito. Le navi che passeranno il canale dovranno pagare un diritto di pedaggio, del quale, l'Imperatore ed il Bundesrath fisseranno la tariffa.

Il canale verrà a tagliare da est ad ovest l'Holstein e servirà specialmente per scopi di difesa in caso di guerra, nonchè per facilitare le comunicazioni e la navigazione. Esso abbrevierà il viaggio attorno al capo Skagen, che ora è assai pericoloso e causa di perdita di tempo e di danaro, e abbrevierà pur quelli di tutti i porti a mezzogiorno di Hult per l'isola di Rügen.

Il movimento marittimo tra i porti dei due mari ammonta annualmente a 24 mila navi di tutte le nazioni, e si calcola che attraverseranno il canale annualmente 18 mila navi con 5,500,000 tonnellate di registro.

Per la costruzione del canale si prenderanno per base i rilievi ed i progetti elaborati dal consigliere d'architettura Leutze nel 1865 ed il progetto del mercante amburghese Dahlström, che è stato riveduto dal Ministero prussiano dei lavori pubblici.

Il canale avrà la sua origine a circa 3 chilom. sopra Brunsbüttel presso le bocche dell'Elba, e la sua foce nella baia di Kiel presso Aoltenau. La scelta della baia di Kiel è stata determinata dall'importanza strategica di questo porto. Da questo punto verrà condotto attraverso le pianure di Kudeusee a Wittenbergen presso l'Eiden, a Rendsburg, per tenere poi la linea dell'attuale canale Eiden, modificata però nelle sue curve.

Il canale sarà largo metri 26 nel fondo e 60 a livello dell'acqua; ed avrà una profondità d'acqua di metri 8,50 che sarà resa maggiore alle sue due estremità.

Le spese per scavare la terra assorbiranno non meno di 79,900,000 marchi. Per proteggere militarmente il canale, si costruiranno al suo sbocco considerevoli opere di difesa.

Le spese annuali per il suo mantenimento sono state preventivate in marchi 1,100,000.

Per fortificare le sponde sono stati stanziati marchi 7,200,000; per porti, scali, cateratte ecc. marchi 36,250,000; ponti e trasbordi marchi 6,700,000; fortificazioni militari marchi 1,000,000; edifici marchi 1,360,000; macchine ecc. marchi 2,200,500; altre spese generali marchi 20,500,000; e, compresi i 70,900,000 per scavare la terra, si ha appunto la somma complessiva di 156 milioni di marchi.

Canale da Parigi a Boulogne-sur-Mer. — Il *Daily Chronicle* si dice in condizione di assicurare che, tra i primi atti del nuovo Parlamento francese, sarà la concessione della costruzione ed esercizio di un canale da Parigi a Boulogne-sur-Mer.

Il sig. Ireneo Leys, promotore del progetto, ha ottenuto l'adesione dei 38 deputati della Senna e di tutti o quasi i rappresentanti dei vari dipartimenti attraverso i quali dovrà passare il canale.

Il sig. Paolo Bert si è dichiarato favorevole al progetto, che ritiene di grande importanza per la ricchezza della industria e dei commerci con l'Inghilterra.

Galleria sottomarina del Canadà. — Diamo qui ulteriori particolari di questa galleria sottomarina lunga metri 13,700, della quale abbiamo parlato nel precedente numero.

Essa servirà pel passaggio dei treni ferroviari e non verrà scavata nella rupe sotto il letto del mare ma bensì consterà di giganteschi tubi di ferro, i quali riposeranno su piloni sottomarini e verranno immersi e collocati a posto

con le loro estremità otturate da smalto o cemento idraulico. Una volta congiunti ermeticamente assieme si toglieranno le pareti intermediarie di smalto.

In America furono già eseguiti altri simili lavori, i quali sono però possibili soltanto dove il letto del mare, laghi e fiumi non è troppo profondo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviari si mantennero abbastanza fermi, e fra essi specialmente le azioni della Società delle Meridionali, le quali vennero quotate da 709 a 710, e le azioni della Mediterranea che mantennero il prezzo di 565. Nelle obbligazioni non si ebbe operazione.

CONVOCAZIONI

Alti Forni, Acciaieria e Fonderia in Terni — Assemblea generale straordinaria alla sede sociale in Terni, il giorno 6 dicembre prossimo alle ore 2 pom. per aumento del capitale sociale a 12 milioni di lire; modificazioni agli statuti sociali.

VERSAMENTI

Società carbonifera austro italiana di Montepromina (*Dalmazia*) — I signori azionisti restano chiamati a versare nelle casse della Società la somma di italiane lire cinque per azione, non più tardi del giorno 20 dicembre prossimo venturo.

I versamenti si dovranno fare in Torino, presso la Banca di Torino, presentando ivi i titoli per la opportuna annotazione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le Notizie ferr. ital.*)*

Prefettura di Roma (20 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori da muratore e da scalpellino occorrenti per la costruzione dell'Istituto d'igiene sperimentale della R. Università di Roma in ordine all'apertura della nuova via Palermo nella via delle Quattro Fontane. Prezzo L. 59,724.62. Cauzione provv. L. 3,000; def. L. 6,000. Fat. mezzodì 26 novembre.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (21 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Mantenimento della strada consortile da S. Maria a Cubito Arnone, della lunghezza di m. 12874.50 non che per rimettere alcune mancanze che esistono sulla strada stessa. (V. per le condizioni n. 41 del *Monitore)*.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (24 novembre, ore 2 pomerid., def.) — Lavori di allungamento di uno degli scali da costruzione del R. Arsenale marittimo di Venezia, da eseguirsi in giorni 150. Prezzo ridotto L. 44,751.34. (V. n. 41 e 44 del *Monitore)*.

Direzione del Genio militare di Torino (24 novembre, ore 3 pom., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari del campo di S. Maurizio e Poligono di Lombardore dal gennaio 1886 al 30 giugno 1889, ascendenti a L. 35,000. Dep. L. 3,500. Fat. mezzodì 9 dicembre.

Municipio di Bologna (25 novembre, ore 1 pom., 2.a asta per deserzione 1.o incanto) — Manutenzione ordinaria delle strade comunali del Forese, dei viali alberati all'esterno della città, non che di parte delle vie militari nel comune di Bologna e per il relativo servizio di neve. Importo presunto lire 65,000. L'appalto è duraturo per l'anno 1886; è però in facoltà della stazione appaltante di prorogarlo d'anno in anno fino al triennio. Dep. provv. L. 1,000; cauz. def. L. 6,000. Fat. ore 1 pom. 11 dicembre.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (25 novembre, ore 2 pom., def.) — Lavori per l'ampliamento dell'officina Congegnatori e sistemazione ad uso officina seghe della tettoia attigua all'officina bozzellai nel Regio Arsenale marittimo in Venezia, da eseguirsi in 180 giorni. Prezzo ridotto L. 52,041. (V. n. 41 e 44 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Cremona (25 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto sessennale dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1891 dell'esecuzione dei lavori e forniture occorrenti per mantenere in istato di perfetta viabilità la strada provinciale Giuseppina compresa fra il selciato esterno di P. Romana di Cremona e la strada nazionale della Spezia in San Giovanni in Croce, della complessiva lunghezza di m. 27858 e per conservare le opere d'arte che la corredano. Prezzo peritale annuo complessivo L. 13,821.20. Cauz. provv. L. 500; def. mezza annata del canone. Fat. mezzodì 10 dicembre.

Genio militare — Direzione di Genova (25 novembre, ore 10 ant. def.) — Lavori di sistemazione e prolungamento del fabbricato Passa Parola, nell'ex forte di Savona, da eseguirsi nel termine di giorni 260. Prezzo ridotto L. 45,374.85. (V. n. 40 e 13 del *Monitore*).

Città di Pinerolo (26 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Opere per la formazione in questa città di una nuova piazza del duomo con costruzione di fabbricati a portici, mediante demolizione di alcuni fabbricati e la costruzione di altri, secondo il progetto dell'ing. Virginio Garneri, debitamente approvato in conformità di legge. Il deliberamento seguirà a favore di colui che offrirà al Municipio in sollievo del premio per esso accordato, un maggiore correspettivo col pagamento di una somma da eseguirsi allo scadere del termine pel compimento delle opere. Le offerte relative non potranno essere minore di lire 200. Cauz. provv. L. 500 di rendita del D. P. Le condizioni d'appalto, ed i disegni relativi alle opere oggetto dell'Impresa appaltata sono visibili nella Segreteria di questo Municipio nelle ore d'ufficio. Fat. mezzodì 12 dicembre.

Municipio di Toscanella. Prov. di Roma 26 9.bre, ore 10 ant., fat.) — Lavori di riparazione e manutenzione della strada comunale obbligatoria da Toscanella al confine del territorio di Marta, provv. aggiudicati per L. 12,148.14. (V. n. 44 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Mantova (26 novembre, ore 1 pom., 1.a asta) — Lavori di manutenzione della strada provinciale Romana, la quale comincia dalla provinciale Parmense alla colonna di Cerese e alla distanza di metri 2958 dalla porta Cerese di Mantova, e dopo di avere attraversati i territori dei comuni di Virgilio, Bagnolo S. Vito, San Benedetto Po e Moglio di Gonzaga, termina al confine del comune di Novi, provincia di Modena, della lunghezza di metri 32,546 essendo esclusa la traversa interna di S. Benedetto Po. L'appalto sarà duraturo pel periodo di anni 9 a far tempo dal 1.o gennaio 1886. Prezzo annuale di L. 12,122.37. Cauz. provv. lire 1,200; def. L. 2,500. Fat. mezzodì 10 dicembre.

Prefettura di Sondrio (28 novembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di deviazione, con costruzione di galleria, di una tratta della strada nazionale dello Spluga, nel tronco da Chiavenna al Giogo, fra il ponte Scalcini e la Stalla della Chiesa, della lunghezza di metri 257.90, provv. deliberati per la somma di L. 74,266.40, dietro l'ottenuto ribasso di L. 3.50 per cento sul prezzo di perizia. (V. n. 43 del *Monitore)*.

Città di Ceva (28 novembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto) — Costruzione della strada comunale obbligatoria di Paroldo o Valle Bovina, della lunghezza di metri 3276, da ultimarsi in 8 anni. Prezzo totale L. 87,988. Cauz. provv. L. 2,000, def. L. 3,500. Fat. mezzodì 14 dicembre.

Prefettura di Udine (30 novembre, ore 10 ant., def.) — Opere e provviste occorrenti alla apertura e sistemazione di un tratto del tronco 8.o della strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra il termine dell'abitato di Vico e la casa Schiavolini, della lunghezza di m. 2506.28, non che per saltuarie riparazioni ai guasti, prodotti dalle pioggie dell'autunno 1882, nel tratto stradale successivo. Prezzo ridotto L. 84,130.60. (V. n. 39 e 42 del *Monitore)*.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della provincia di Mantova n. 4 ponticelli per la ferrovia Mantova-Viadana.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

A N N U N Z I

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale nominale L. 15 milioni, versato L. 4,500,000

Decade dal 1° al 10 Settembre 1885.

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1885	128,062.55	2,724.15	12,760.10	116,813.84	2,294.23	262,654.87
1884	98,577.83	1,410.05	10,543.35	115,356.50	1,334.35	227,222.08
Differenze	+ 29,484.72	+ 1,314.10	+ 2,216.75	+ 1,457.34	+ 959.88	+ 35,432.79
	Dal 1° Luglio 1885 al 10 Settembre 1885.					
1885	817,085.49	16,793.51	108,895.35	754,770.80	18,573.64	1,716,118.79
1884	667,805.91	11,511.58	87,429.90	739,756.79	9,725.49	1,516,229.67
Differenze	+ 149,279.58	+ 5,281.93	+ 21,465.45	+ 15,014.01	+ 8,848.15	+ 199,889.12

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 54,000,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 1 al 10 Novembre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,302,163.13
Merci a Grande Velocità	»	544,430.78
Merci a Piccola Velocità	»	1,928,408.70
Telegrafo	»	13,179.01
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,788,181.62**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 10 Novembre* 1885.

Viaggiatori	L.	18,928,057.52
Merci a Grande Velocità	»	6,026,021.20
Merci a Piccola Velocità	»	23,929,626.94
Telegrafo	»	197,475.08
Complessivamente al lordo . . .	L.	**49,081,181.14**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

FERROVIE MERIDIONALI (esercente la Rete ADRIATICA)

Prodotto lordo del mese di Settembre, e dei mesi precedenti dal 1° Luglio.

	Mese di settembre	Mesi precedenti	Totale
Viaggiatori	3,459,317.35	6,663,556.75	10,122,874.10
Bagagli e cani . . .	128,455.70	323,725.60	451,731.30
Merci a grande velocità	388,712.69	1,421,141.50	2,009,854.19
Merci a piccola velocità	535,145.82	6,586,877.40	9,944,023.22
Introiti diversi . . .	30,465.10	110,889.30	141,354.40
Totali . .	7,564,096.66	15,105,740.55	22,669,837.21

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	'741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	'530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3300
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vancamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2100
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12:91

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Lauri e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze. 13.

ANNO XVIII Mercoledì 25 Novembre 1885. Num. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LA VIGILANZA GOVERNATIVA
sulle Ferrovie Italiane

Il R. decreto del 22 ottobre scorso, che riordina sopra nuove basi e con nuovi criteri il servizio di vigilanza e sindacato per l'esercizio e quello per le eventuali costruzioni delle strade ferrate, rappresenta, si può dire, l'ultima pietra posta al grande lavoro di legislazione ferroviaria, che s'iniziò otto anni addietro con la nomina della Commissione d'inchiesta e si chiuse con l'approvazione delle Convenzioni lo scorso aprile.

E come abbiamo sempre diligentemente tenuto dietro alle diverse fasi per cui è passato questo lavoro al quale hanno posto mano tre legislature e cinque ministri, e largamente discusse, massime negli ultimi tempi, le principali questioni che si connettono alla soluzione del problema ferroviario, così crediamo dover nostro di esaminare brevemente nelle sue più importanti disposizioni anche quest'ultimo decreto che ci pare frutto di uno studio serio e accurato delle nuove condizioni fatte alle nostre strade ferrate dalla legge del 27 aprile passato e corrispondente alle funzioni che lo Stato è chiamato ad esercitare a loro riguardo.

Queste funzioni sono state per opera delle Convenzioni in molta parte mutate; ma sarebbe grave errore il credere che siano state per ciò diminuite e meno ancora annullate, come piacque a taluno di affermare. L'applicazione delle Convenzioni, nonchè limitare la responsabilità del Governo, gli impone anzi nuovi e gravissimi doveri; onde a ragione disse in Senato l'on. Saracco « che nes« suna cosa gli pareva da augurarsi al disopra di questa « che il servizio di direzione e di controllo fosse organiz« zato con sapienza, e l'azione del Governo si facesse « sentire sempre viva, costante ed efficace ».

Importa dunque innanzi tutto vedere come era ordinata la vigilanza governativa secondo gli antichi regolamenti e come viene ordinata ora.

Secondo la legge organica dei lavori pubblici la sorveglianza governativa aveva per iscopo di *riconoscere se nell'interesse pubblico venivano adempiute le condizioni e gli obblighi* imposti alle Società esercenti dalla legge stessa, dai regolamenti e dagli atti di concessione, *senza però incagliare la libera azione dei concessionari* circa la scelta dei mezzi e delle persone con cui si eseguiscono questi obblighi.

E bisogna riconoscere che queste parole determinavano con sufficiente precisione i limiti dell'azione dello Stato e ne definivano chiaramente lo scopo. Ma alla definizione teorica e dottrinale non ha pur troppo corrisposto l'applicazione pratica fattane dai successivi regolamenti e principalmente dall'ultimo, che fu quello del 31 ottobre 1873.

Dopo aver detto in che consista ed a che si estenda il sindacato governativo sulle strade ferrate, il regolamento stabilisce che questo sarà esercitato direttamente dal Ministero a mezzo di un corpo d'ispettori e di commissari tecnici ed amministrativi assistiti da ingegneri, applicati e delegati per le stazioni. Ogni rete aveva un proprio commissario, e, a seconda della sua estensione, un determinato numero di sotto-commissari ingegneri ed applicati; nelle principali stazioni risiedeva un delegato. Ma secondo l'organico approvato col R. decreto 7 aprile 1881 i sotto-commissari erano in tutto ventotto, gl'ingegneri ventiquattro, e fra delegati ed applicati quaranta.

E ora vediamo quali erano gli uffizi loro assegnati.

Importa annoverarli perchè da questa enumerazione apparirà chiaramente come la facilità con cui si può conce-

pire nella mente un ordine complicato di minute disposizioni e scriverle e anche *prescriverle* arrivi a far credere qualche volta che con facilità quasi uguale si possano altresì mandare ad esecuzione, senza tenere sufficiente conto del tempo e del lavoro necessario e senza proporzionare questa necessità le forze ed i mezzi.

Ecco il compito che il regolamento sopradetto assegnava al commissariato governativo delle strade ferrate:

Esaminare i ruoli del personale delle Società, per accertarsi se tutte le nomine erano regolari, — vigilare tutto questo personale dalla Pontebba ad Otranto e da Ventimiglia fino a Licata, denunziare le loro mancanze e vedere che fossero punite, — provvedere che fossero rigorosamente applicate le tariffe e portate a cognizione del pubblico in tutte le stazioni, — assicurarsi che i materiali introdotti con franchigia doganale ad uso della ferrovia fossero sempre e dappertutto impiegati al servizio di questa, — vigilare che il servizio postale e telegrafico venisse fatto con tutta la necessaria regolarità e il materiale mobile fosse sempre buono e proporzionato al traffico, — visitare le linee e vedere che fossero mantenute in buono e sicuro stato, — intervenire alle esperienze di nuovi apparecchi e nuovi sistemi di macchine, freni, vagoni etc., — dirigere sul luogo le inchieste in caso di accidenti, — e sorvegliare in genere tutto l'esercizio su tutte le linee, vale a dire per migliaia e migliaia di chilometri.

Ma questa non è che una parte degli uffizi che il regolamento del 1873 metteva sulle spalle al commissariato. — Questo doveva ancora controllare i prodotti e le spese delle Società. E chi ha un'idea anche lontana di che cosa sia il controllo di un'Amministrazione, dove i prodotti si contano a milioni e provengono da diversissimi cespiti ciascuno dei quali è regolato da norme proprie, intende quanto l'opera di controllare anche questi solamente sia difficile e lunga quando si voglia estendere a tutta la gestione. Quanto al riscontro della spesa diventa a dirittura impossibile senza creare un'Amministrazione altrettanto vasta di quella che si vuol controllare.

Eppure il Regolamento del 1873 non si stava contento nemmeno a questo, e imponeva al Commissariato anche di controllare i dati statistici forniti dalle Società e riferirne al Ministero, — di prendere in esame tutte le modificazioni proposte per i regolamenti di manutenzione e di esercizio, per gli ampliamenti delle linee e delle stazioni, per le riforme delle tariffe e degli orari, e di fare intorno a ciascuna di queste materie una relazione all'Amministrazione centrale, — di far parte delle Commissioni permanenti per il servizio delle ferrovie e di presiedere le Commissioni speciali per l'accettazione del materiale mobile e per l'esame dei macchinisti.

A tanta mole di lavoro — e non è tutta — appena potrebbero bastare in qualche maniera un migliaio di impiegati, e la pianta organica del Commissariato ne contava *cento e undici!*

Un uffizio con un personale così scarso — per quanto sia buono — e con tante attribuzioni non può compierne bene nessuna, nè far sentire la sua azione in modo vigoroso e costante. *Pluribus intentus minus est ad singula sensus.* E le larghe facoltà concesse dal Regolamento al Commissariato accompagnate da obblighi impossibili ad adempiere tutti nei loro minuti particolari, non poteva che diminuire da una parte il sentimento dell'importanza e della responsabilità dell'uffizio in chi lo esercitava, ed aprire dall'altra l'adito a ingerenze che non potendo essere continue nè dirette ad un fine sempre bene determinato parevano talvolta dettate da capriccio, a dispetto, e generavano frequenti attriti fra gl' impiegati delle Società e quelli del Governo, con danno non piccolo del servizio.

Questi attriti, che dal basso salivano a far capo bene spesso da entrambe le parti alle più alte cime, furono vivamente deplorati a una voce dalle più autorevoli fra le persone che furono sentite dalla Commissione d'inchiesta, le quali quantunque non fossero tutte concordi nel modo con cui la sorveglianza governativa doveva essere ordinata, si accordarono però tutte nell'affermare che una riforma era non solo necessaria, ma urgente.

L'invocata riforma finalmente si è fatta, ed ora vediamo in che consista.

La prima differenza fra l'ordinamento passato e quello che ora gli fu sostituito sta in questo, che la direzione generale delle ferrovie non aveva una esistenza autonoma e faceva parte dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici, mentre al contrario l'ispettorato generale forma un'amministrazione distinta con un personale suo proprio e con organi speciali.

Il servizio centrale sarà fatto come in passato da cinque divisioni ma ordinate con criteri o intenti diversi. Mentre il servizio delle costruzioni occupava prima due divisioni, ne occuperà d'ora in avanti una sola. E al contrario l'esercizio, il quale non aveva che una sola divisione, ne avrà due destinate la prima alla parte tecnica (movimento, materiale, trazione e manutenzione) la seconda a quella che si potrebbe chiamare parte economica (tariffe e statistica). Gli affari assegnati alle due ultime divisioni dell'antica direzione generale (uffizio 1. e 2.) furono in parte condensati nella divisione della ragioneria, e in parte riuniti con gli affari legali e del personale per costituire insieme la divisione prima.

Il servizio quindi dell'amministrazione centrale sarà distribuito così:

1. Divisione — Affari generali, concessioni, contenzioso (sezioni 3);
2. Divisione — Costruzioni (sezioni 3);
3. Divisione — Affari tecnici dell'esercizio (sezioni 3);
4. Divisione — Tariffe e statistica (sezioni 3);
5. Divisione — Ragioneria (sezioni 2).

Chiunque conosce l'antica complicatissima e poco razionale ripartizione degli affari fra le cessate divisioni della direzione generale delle ferrovie, non può non ammettere che l'attuale ordinamento rappresenta un grande progresso. Le competenze di ogni divisione sono chiaramente determinate e non può sorgere oramai più dubbio o contestazione alcuna intorno a chi spetta di trattarli e le varie questioni

Un'altra notevole differenza fra l'ordinamento antico e l'attuale sta nel fatto che in quello l'amministrazione centrale delle strade ferrate era una cosa affatto separata dagli uffici di sorveglianza per le costruzioni e per l'esercizio i quali pure dipendendo da essa facevano parte per

se stessi; mentre in questo al contrario le due cose non ne fanno che una. La direzione generale e il commissariato erano come due pianeti che avevano ciascuno la sua orbita distinta, e l'uno era satellite all'altro. Nell'ispettorato invece questa differenza fra uffici che sorvegliano e uffici che dirigono ed amministrano sparisce. L'organico è uno solo come il corpo è uno solo, onde chi ha imparato a conoscere l'esercizio delle ferrovie ispezionando e vigilando le linee, avrà modo di profittare della esperienza fatta trattando poi gli affari all'amministrazione centrale, e chi è stato a lungo in questa e non conosce praticamente i bisogni del servizio può essere messo a diretto contatto con questi e toccarli e sentirli con mano.

La terza differenza sta nella giurisdizione degli uffici di sorveglianza e nella ripartizione delle linee da sorvegliarsi.

Fin qui questa fu fatta per reti, e ogni rete aveva il suo commissario capo con propri sotto-commissari ingegneri ed applicati. Ora la ripartizione è diventata territoriale e i circoli d'ispezione possono estendersi e si estendono in molti casi a linee appartenenti a più reti; onde il servizio di vigilanza meglio concentrato, potrà farsi più efficacemente sentire e l'uniformità dei bisogni a cui dovrà servire potrà facilitargli lo studio dei rimedi agl'inconvenienti che potesse notare.

I circoli, diretti ciascuno da un ispettore-capo, saranno in tutto undici ed avranno sede a Milano, Torino, Roma, Napoli, Firenze, Bologna; Ancona, Verona, Foggia, Palermo e Cagliari; ma il personale che ne dipende potrà essere distribuito in altre residenze speciali quando l'esperienza ne dimostri l'utilità o la convenienza. E fino ad ora è stato già stabilito che avranno speciali uffizi d'ispezione diretti da ispettori o sotto ispettori le città di Venezia, Pisa, Genova, Novara, Reggio, Messina, Caltanisetta e Sassari.

Inoltre per i bisogni eventuali delle costruzioni potranno essere istituiti altri uffici locali di direzione ed ispezione; ma questi uffici invece di dipendere come per l'addietro direttamente dalla Amministrazione centrale dipenderanno per regola dagl'uffici di circolo nel cui territorio saranno posti.

Questo quanto all'ordinamento.

Quanto al personale esso è stato principalmente tolto dal corpo del Genio civile, dal Commissariato delle ferrovie e dagli uffici delle costruzioni, e si compone di 234 impiegati. Sono sessanta più che non fossero, sommati insieme, quelli della direzione generale e del commissariato; ma la spesa non sarà superiore quando si tenga conto degl'impiegati del Genio civile addetti straordinariamente a questi due rami di servizio e delle somme che si prelevarono dai fondi delle costruzioni.

Il personale dell ispettorato oltre all'*ispettore generale* conta otto *ispettori superiori* con grado e stipendio corrispondenti a quelli d'ispettore del genio civile, sedici *ispettori capi* con grado e stipendio corrispondenti a quelli di capo-divisione, trentaquattro *ispettori* con grado e stipendio corrispondenti a quelli di capi-sezione, sessanta *sotto-ispettori* con grado e stipendio corrispondenti a quelli di segretario e ragioniere, cinquantatrè *ispettori-allievi* con grado e stipendio corrispondenti a quelli di vice-segretari e computisti, e cinquantadue *ufficiali d'ordine*.

L'ispettore generale con gli ispettori superiori e gli ispettori capi-addetti all'amministrazione centrale formano il *Comitato superiore*, il quale dev'essere consultato in tutti gli affari che riguardano progetti di leggi e regolamenti, proposte di bilanci, domande di concessioni, tipi di capitolati d'oneri, progetti di lavori, controversie da deferirsi ai tribunali, modificazioni della pianta organica, provvedimenti disciplinari ecc. Gli ispettori superiori sono alla immediata dipendenza dell'ispettore generale, e a norma degli incarichi che ricevono eseguiscono le ispezioni e gli studi attinenti alle strade ferrate o attendono ad altri lavori straordinari. Gli ispettori di circolo dirigono e sorvegliano l'andamento del servizio, ciascuno dentro il territorio affidatogli, a norma di legge o delle istruzioni che saranno loro date dall'ispettore generale, e sono quasi gli organi dell'azione sua nelle provincie. Gli ispettori capi addetti alla amministrazione centrale ripartiscono ciascuno il lavoro alla propria direzione e ne dirigono e sorvegliano la esecuzione. *(Continua).*

(Dal *Popolo Romano*).

GLI ESERCIZI FERROVIARI
DELLA SOCIETÀ VENETA
NEL 1884

Il Consiglio d'amministrazione della *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, nella parte V^a della sua Relazione pel 1884 all'Assemblea generale degli azionisti, si occupa dei risultati ottenuti nel predetto anno dagli esercizi ferroviari nei quali la prelodata Società è interessata, vuoi in comunione con altri, vuoi per proprio ed esclusivo suo conto.

Crediamo pertanto di far cosa gradita ai nostri lettori, riproducendo questo brano della preaccennata Relazione, come quello che ha più attinenza all'indole del nostro giornale, e può ad un tempo riescire interessante non solo per gli azionisti della Società Veneta, ma ancora per tutti coloro che particolarmente si occupano di cose ferroviarie.

Ciò premesso, facciamo luogo, senz'altro, alla parola degli egregi relatori:

A. — *Esercizi ferroviari nei quali siamo cointeressati con altri e che conduciamo per conto di altri enti, compresi quelli delle linee di proprietà dello Stato.*

Ferrovie consorziali Venete e Vicenza-Schio. — Anche nel decorso anno abbiamo proseguito nell'opera di estendere il traffico delle nostre ferrovie, ed i risultati finali che abbiamo ottenuto dall'esercizio speriamo saranno trovati da voi pure abbastanza soddisfacenti.

Il prodotto complessivo delle linee consorziali e Vicenza-Schio fu il seguente:

nel 1883	L. 1,261,644.—	e per chilometro	L. 9,011.74
» 1884	» 1,243,410 57	»	» 8,881.50
con una diminuzione di . .	L. 18,233.43		L. 130 24

La diminuzione però non è che apparente, o meglio dipende da cause estranee al movimento ordinario locale delle linee — poichè i carri in transito che l'anno scorso figuravano nei prodotti suesposti per . . . . . L. 218,400
quest'anno vi figurano invece per . . . . . » 176,460

e quindi in meno di . . . . L. 41,940

E così se togliamo la diminuzione del transito, riscontriamo anzichè una diminuzione, un aumento di L. 23,706.57 sui prodotti ordinari — fatto questo che ci conforta a bene sperare sull'avvenire delle nostre linee.

I carri carichi dell'A. I. transitati sulla linea Vicenza-Treviso furono 11,764, dei quali 3,058 da Vicenza a Treviso e 8,706 da Treviso a Vicenza con una diminuzione di 2,796 sul numero dei carri transitati nell'anno antecedente: diminuzione che fu causa del minor reddito per questo titolo di L. 41,940 surriferito.

La proporzione dei carri vuoti in confronto dei pieni fu circa il 10 per cento avendo trasportato carri vuoti di ritorno n. 1172.

I prodotti che sopra vi abbiamo accennati si sono ripartiti fra le varie gestioni nelle misure seguenti:

Distinzione dei prodotti	1884	1883	Aumento	Dimin ne
Viaggiatori . . .	566,492.60	569,005.—	—	2,512.36
Bagagli e cani .	9,508 68	9,829.—	179.68	—
Merci a G. V. .	82,612.96	84,377.—	—	1,764.04
Merci a P. V. .	394,600.86	365,653.—	28,947.86	—
Carri in transito	176,460.—	215,400.—	—	41,940.—
Introiti diversi .	13,735.43	14,880.—	—	1,444.57

L'aumento principale si ebbe nelle merci P. V. ciò che vuol dire come il traffico si vada gradatamente sviluppando specialmente sulla linea Vicenza-Schio, la quale ogni anno più va confermando le nostre prime previsioni.

Il numero dei viaggiatori trasportati su queste linee ascese nel decorso anno a 441,649, dei quali 12,303 di prima classe, 90,311 di seconda, 339,035 di terza. Detti viaggiatori percorsero 13,885,036 chilometri con un percorso medio di chilom. 31 per viaggiatore.

Il prodotto medio di un viaggiatore fu di L. 1.28 e per chilom. percorso di L. 0,041.

Le merci a G. V., compresi in queste i bagagli, raggiunsero la cifra di quintali 53,406 che percorsero chilometri 1,661,142 con un percorso medio di 31 chilom. e con un prodotto medio per quintale di L. 1.25 e per quintale chilom. di L. 0.040.

Le merci a P. V. diedero un peso complessivo di tonnellate 90,784 (di cui 46,496 solo sulla linea Vicenza-Schio) con un percorso chil. di 2,899,653 e medio per tonnellate di 32 — e con un prodotto pure medio per tonn. di L. 4.03 e per tonnellate chil. di L. 0.126.

Il trasporto di bestiame a grande e piccola velocità raggiunse la cifra di n. 96,293 capi, dei quali sulla Vicenza-Treviso 50,746, sulla Padova-Bassano 38,322 e sulla Vicenza-Schio 7,225.

Lo scorso anno vi accennavamo alla questione pendente col Governo relativamente alle spese dell' Ufficio Controllo Prodotti. Ed ora siamo lieti di potervi annunciare che quelle vertenze furono risolte in via amichevole avendo ambe le parti preferita la discussione nel campo della convenienza e dell'equità, piuttosto che in quello dello stretto diritto. E ora noi abbiamo trovato opportuno di assumere l'Ufficio Controllo Prodotti verso un corrispettivo annuo, il quale, quantunque inferiore alla spesa di quell' Ufficio pure ci consente di avere sempre a nostra disposizione tutti quelli elementi di conto la cui mancanza abbiamo in questi ultimi anni lamentata.

E a questo proposito dobbiamo anzi avvertirvi che, siccome l'avvenuto riscatto da parte nostra non fu compiuto che nella seconda metà del febbraio 1885, avendo riscontrato in quell'Ufficio un forte arretrato di lavoro, ci è necessario ripetervi anco quest'anno la riserva fatta nel decorso e cioè che i prodotti accennativi sono approssimativi non essendo ancor stati liquidati i definitivi.

Ora che l' Ufficio è in nostra mano possiamo con tutta sicurezza affermarvi che nei venturi anni non avremo a fare nuove consimili riserve.

Ferrovia Albano-Anzio-Nettuno. — Come vi dicevamo lo scorso anno, al 23 marzo 1884 venne inaugurata questa ferrovia ed al 26 dello stesso mese aperta all'esercizio.

Non avendo ancora concordate le basi del nuovo contratto a cui accennavamo nella relazione passata, abbiamo esercitata la linea durante il 1884 per conto della Società delle ferrovie secondarie Romane.

I prodotti iniziati sotto i più lieti auspici diminuirono nell' agosto e settembre in causa del morbo cholerico che desolò in quell'epoca la vicina Napoli.

Successivamente però ripresero il loro corso normale in modo da dimostrarci indubbiamente come questa linea per la sua condizione speciale — per le attrattive che presenta la spiaggia di Anzio che associando l'arte alle bellezze della natura va popolandosi ognor più di eleganti ville e di comodi alberghi, per la vicinanza di un centro popolato come la capitale — andrà ognora più crescendo il movimento dei viaggiatori e delle merci.

Il prodotto dal 26 marzo al 31 dicembre 1884 fu di lire 193,320.74, così divise:

Distinzione dei prodotti	1884
Viaggiatori.	168,876.74
Bagagli e cani	2,108 51
Merci a grande velocità . .	6,071.36
Merci a piccola velocità . .	15,221.10
Introiti diversi	1,013.03
	193,320.74

Il numero dei viaggiatori fu di 178,299, dei quali 10,575 in prima classe, 42,503 in seconda, 125,221 in terza con un prodotto medio per viaggiatore di L. 0.95.

I bagagli ascesero a quintali 1,200 e le merci a G. V. a quintali 5,842. Il numerario e gli oggetti di finanza ascesero a L. 215,000.

Le merci a P. V. raggiunsero la cifra di tonnell. 6,702. Bisogna però riflettere che il servizio merci non venne iniziato che tardi e cioè il 17 maggio e come il movimento della piccola velocità per le condizioni speciali della Campagna Romana, non possa svilupparsi pienamente che nell'inverno.

Difatti in quest'anno non abbiamo certo a lagnarci del progresso di quella gestione.

Ferrovie Torre-Schio e Schio-Arsiero. — Dalle ferrovie economiche di Schio e per loro conto abbiamo assunto lo esercizio di queste due linee che raccolgono tutto il movimento delle industri vallate del Leogra e dell'Astico. Nel 17 settembre abbiamo aperto all' esercizio il primo tronco

da Schio a Piovene di chil. 9. I prodotti furono di lire 15,547.18, così divisi:

Distinzione dei Prodotti	1884
Viaggiatori	4,961.23
Bagagli e cani	20.75
Merci a grande velocità . .	228.20
Merci a piccola velocità . .	10,336.20
Introiti diversi	80
	15,547.18

Abbiamo trasportato 4,410 viaggiatori di cui 79 in prima classe e 4,331 in seconda, nonchè tonn. 2,992 di merci a piccola velocità e quintali 361 a grande velocità.

Non dovete però dai prodotti suaccennati calcolare quelli futuri poichè i primi si ottennero in un piccolo periodo di tempo in cui la insufficienza del materiale ci obbligava persino a rifiutare i trasporti. Noi del resto abbiamo piena fede nell'avvenire di queste linee che sorte per iniziativa dell'onor. senatore Rossi seguiranno lo sviluppo delle già fiorenti industrie di quella importante regione alpina e contribuiranno ad aumentare sempre più il già forte movimento della linea Vicenza Schio.

Tramvia Roma-Marino. — Il prodotto di questo tramvia fu nel decorso anno di lire 78,899.35 così ripartito:

Distinzione dei Prodotti	1884
Viaggiatori	67,233.95
Bagagli e cani	136.—
Merci a grande velocità . .	—
Merci a piccola velocità . .	11,434.60
Introiti diversi	94.80
	78,899.35

Il numero dei viaggiatori fu su questa linea di 56,109 di cui 1,221 in prima classe, 3,824 in seconda e 51,064 in terza.

Il prodotto medio di un viaggiatore fu di lire 1.19.

Le merci a piccola velocità trasportate ascesero a 9,305 tonnellate ed a quintali 55 i bagagli.

Anche questo tramvia viene da noi esercitato per conto della Società delle ferrovie secondarie Romane. Allacciando la stazione attuale di S. Lorenzo con quella delle Romane a Termini o con altro punto più centrale di Roma e proseguendo la linea da Marino ad Albano in modo da potere legare direttamente Roma ai suoi castelli ed al mare, crediamo che anco il tram di Marino potrebbe dare quei prodotti rimunerativi, che possiamo invano sperare altrimenti per l'avvenire

B. — *Esercizi delle linee delle quali siamo noi soli concessionari o cessionari della concessione e che per conseguenza conduciamo per conto nostro esclusivo.*

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — I prodotti di questa linea ascesero nel 1884 alla cifra di lire 142,236.15 con una differenza in più di L. 9,219.30 di quelli dell' anno 1883.

Le dette lire 142,236.15 sono così ripartite fra le varie gestioni:

Gestioni	1884	1883	Aumento	Dimin.ne
Viaggiatori . .	55,773.10	55,922.99	—	149.89
Bagagli e cani .	1,721.87	1,617 94	103.93	—
Grande velocità	6,736.53	6,927.09	—	190.56
Piccola velocità	72,722.07	63,836.97	8,885.10	—
Introiti diversi	5,282 58	4,711.86	520.72	—
	142,236.15	133,016.85	9,559 75	340.45

Il reddito chilometrico nell'anno 1884 fu di lire 10,159.72 mentre nell'anno 1883 risultava di lire 9,501.20, con un aumento quindi di lire 658.62.

Il numero dei viaggiatori fu di 78,899 di cui 4,215 di prima classe, 22,054 di seconda e 52,630 di terza.

Il prodotto medio di un viaggiatore fu di lire 0.70.

Le merci a grande velocità compresi i bagagli, ascesero a quintali 10,721 ed a lire 797,369 il numerario ed oggetti di finanza trasportati.

Le merci a piccola velocità raggiunsero la cifra di tonnellate 42,227 con un aumento sul decorso anno di tonnellate 9,000 circa.

Del traffico di questa linea non abbiamo a temere (sebbene una momentanea diminuzione nei prodotti la avremo quando si aprirà all'esercizio la linea di Belluno) poichè lo sviluppo delle industrie e del commercio nella città di Vittorio e valli finitime va ognora più crescendo, come va diminuendo sempre più la concorrenza della via carrettabile.

Ferrovia Parma Suzzara. — Di questa ferrovia ci basta accennarvi che nel primo gennaio a. c. abbiamo assunto l'esercizio del quale vi parleremo nella relazione futura.

Ferrovie di prossimo compimento. — Entro il corrente anno speriamo pure di poter aprire al pubblico servizio il tramvia Bologna-Imola chilom. 31, la ferrovia Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna chilom. 27, e la Udine-Cividale chilom. 16, come qualche tronco delle Guidovie centrali venete appartenenti alla categoria precedente.

Successivamente poi avremo le ferrovie Bologna-Portomaggiore-Massalombarda, la Portogruaro-San Giorgio di Nogaro-Palmanova-Udine, la Arezzo-Stia ed altre già assunte delle quali vi intratterremo l'anno venturo.

Con queste linee ed altre avremo in complesso fra due o tre anni in esercizio circa 900 chilometri di ferrovie e tramvie poste tutte in località da poter consentire le migliori lusinghe di buoni prodotti.

Come vedete andiamo ognora più allargando l'industria dei nostri esercizi ai quali tutti del resto fedelmente applichiamo il nostro sistema, quel sistema che già voi conoscete e che come ha dato finora ottimi risultati, ne darà certamente dei migliori in avvenire.

Non dubitiamo che voi approverete l'opera nostra e che in ogni modo vorrete tener conto degli sforzi da noi fatti per dare con beneficio grande del paese un grande sviluppo a questo ramo importante della nostra azienda sociale.

Ad alcune difficoltà potremo andare incontro quando prossimamente si attiveranno le nuove convenzioni ferroviarie. Abbiamo però piena fede che la giustizia del Governo e l'equanime giudizio delle egregie persone preposte alle amministrazioni delle nuove compagnie varranno a dimostrare come le ferrovie secondarie somministrino complessivamente al traffico delle principali più di quanto ad esse possano alcune eventualmente togliere, e come per conseguenza meritino di essere sostenute.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, nella sua ultima seduta, ha deliberato di proporre alla prossima adunanza del Consiglio d' amministrazione,

l' accoglimento della domanda fatta dal sig. comm. Ponzone, capo della 2.a Divisione del Traffico, per essere collocato in quiescenza.

Il Comitato predetto ha deliberato altresì di accordare al sig. comm. Ponzone un trattamento largo, allo scopo di attestare quanto dalla nuova Amministrazione siano apprezzati gli utili ed onorati servigi che quel distinto funzionario ha prestati nella sua lunga e laboriosa carriera.

Ci consta poi che, in occasione del ritiro del sig. comm. Ponzone, l' Amministrazione procederà alla completa riorganizzazione del Servizio del Traffico su tutte le linee del 1° Compartimento, che fanno parte della Direzione dell' Esercizio di Torino. Gli studii iniziati a tal uopo sono oramai già compiuti; sicchè l' attuazione del nuovo ordinamento si può ritenere imminente.

A capo del nuovo importantissimo Servizio del Movimento e Traffico, che abbraccia le linee da Torino e da Milano, sino a Genova, Firenze e Roma, ritiensi venga proposto il sig. comm. Bachelet, attuale Capo della 1° Divisione.

È forse la notizia di tale nomina, non esattamente interpretata, chè ha dato luogo alla voce, sparsa da qualche giornale, che il sig. comm. Bachelet sia stato destinato alla Reggenza della Direzione dell' Esercizio di Torino.

><

Avendo l' Ispettorato generale delle Ferrovie ufficialmente incaricato la Società della rete Mediterranea a por mano alla esecuzione dei lavori della stazione di Trastevere, sappiamo che il comm. Oliva ha subito disposto per l' inizio di tali lavori, cominciando dal punto di distacco dalla linea Maremmana a San Paolo, venendo verso il Tevere. L' ing. cav. Tognini dirigerà sul luogo i lavori.

A proposito della stazione di Trastevere ci consta poi che a cura della predetta Società, già furono compiuti i progetti pello impianto dei binari e degli occorrenti apparecchi di sicurezza.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo ha preso in locazione il grandioso palazzo Boasso, sulla piazza Bodoni in Torino, finora sede dell' albergo della Liguria, per installarvi diversi Uffici dell' Amministrazione stessa.

><

In relazione al nuovo Regolamento 3 ottobre u. s. pel Servizio del Materiale della Rete Mediterranea, sono state approvate con decorrenza dal 1.o andante le seguenti nomine e disposizioni concernenti funzionari del Servizio stesso:

1. L'Ing. Capo Sezione signor cav. Giovanni Botto Micca è nominato Ing. Capo Sezione Principale e destinato alle officine di Torino colle attribuzioni portate dal predetto Regolamento;

2. L'ing. Capo dell'Officina di Milano signor cav. Edoardo Doux è destinato alle Officine Principali di Napoli per le funzioni di Ingegnere Capo Sezione Principale presso l'Officina di Pietrarsa;

3. L' ing. Capo Sezione presso l' Ufficio d' arte del Servizio del Materiale sig. Carlo Cervini è destinato alle funzioni di ingegnere Capo dell'Ufficio stesso;

4. L' ing. Capo Riparto presso l' Ufficio d' arte anzidetto sig. Edoardo Thierbach è nominato ing. Capo Sezione Principale presso la Divisione degli Approvvigionamenti e Magazzini.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa, per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità nelle occorrenti espropriazioni, il progetto per la costruzione di un piano caricatore coperto da servire per la frutta e la verdura nella stazione di Savona-Letimbro. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 144,100, suddivisa come segue, cioè: espropriazioni L, 76,300; movimento di terra, ed opere murarie ed in legname L. 49,100; armamento L. 15,700; sorveglianza L. 2000.

Il progetto di che trattasi fu stralciato da quello riguardante il completamento e riordinamento della predetta stazione.

><

Siamo informati che la detta Amministrazione in risposta ad una istanza della Camera di commercio ed arti di Porto Maurizio, ha dichiarato di non poter acconsentire alla richiesta attivazione di una nuova coppia di treni diretti fra Ventimiglia e Genova, essendo il numero dei treni esistenti su quella linea più che sufficiente ai reali bisogni del servizio.

><

Il Servizio dell' Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale delle Strade ferrate è stato costituito nel seguente modo:

GABINETTO. — *Personale. Compilazione di progetti di legge e regolamenti. Biglietti di libera circolazione e di servizio.* Capo di gabinetto fu nominato l' ing. cav. *Spreafico*, già direttore governativo nel servizio delle costruzioni ferroviarie.

1.a DIVISIONE. — *Affari generali. Concessioni. Affari legali.* Capo della divisione è il sig. cav. *F. Scarlata* già capo dell' Ufficio II della soppressa Direzione generale delle Strade ferrate. Capi delle tre sezioni componenti la Divisione sono i signori cav. avv. *Sullam*, cav. *Nasi* e cav. avv. *I. Mucci.*

2.a DIVISIONE. — *Costruzione di strade ferrate.* A questa Divisione è preposto l' ing. capo del Genio civile cav. *C. Carroggio*, già applicato alla soppressa Divisione tecnica del Ministero. La Divisione si compone di tre sezioni, cioè: 1.a sez. ferrovie comprese nella rete Mediterranea; 2.a sez. ferrovie comprese nella rete Adriatica; 3.a sez. ferrovie comprese nella rete Sicula, ferrovie Sarde e ferrovie concesse alla industria privata. Alle tre sezioni sono preposti i signori cav. ing. *G. Nuti, Della Rocca* e *M. Saccardo.*

3.a DIVISIONE. — *Affari tecnici dell' esercizio.* Le sezioni in cui è ripartita la Divisione sono tre, cioè: 1.a sez. Movimento e trazione; 2.a sez. Materiale mobile; 3.a sez. Manutenzione e lavori. A capo della Divisione fu posto l' ing. comm. *F. Fossati* già R. Commissario per l' esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule. Capi delle sezioni sono i signori cav. ing. *C. Rota, Balzaretti* e *Romanelli.*

4.a DIVISIONE. — La Divisione si occupa delle *Tariffe* e della *Statistica* ed ha a capo il cav. *L. Braida* già Direttore e reggente la Divisione X del Ministero,

Anche la Divisione IV si compone di tre sezioni, cioè 1.a Tariffe; 2.a Traffico; 3.a Statistica dell' esercizio e delle costruzioni. Finora fu provveduto a due soli dei capi sezioni addetti a questa Divisione e sono i signori cav. *S. Sinaglia* e cav. *I. Calvori.*

5.a Divisione. — *Riscontro finanziario e Ragioneria.* È chiamato a reggere questa Divisione il sig. comm. *Plancher* già capo-ufficio nella cessata Direzione generale delle Strade ferrate. La prima sezione, *Riscontro finanziario*, avrà per capo il cav. *Bignami*: la seconda, *Ragioneria dell' Ispettorato* è affidata al cav. V. *Longhi.*

L' Ufficio di Economia sarà tenuto dal cav. *Stella*, capo di sezione al Ministero.

Fra gli ispettori superiori sappiamo con fondamento essere compresi i tre ispettori del Genio civile, comm. Schioppo, Passerini e Artom; il comm. Fenoglio, avvocato erariale a Milano ed il cav. ing. Ottolenghi.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato in questi giorni al Ministero per approvazione gli elaborati d'appalto per la fornitura di 10 locomotive (6 a quattro ruote accoppiate e due portanti; e 4 a sei ruote accoppiate), da acquistarsi per gara internazionale. Le epoche di consegna vennero stabilite in modo che le locomotive abbiano ad essere tutte consegnate nel 1.o semestre 1886.

><

Col giorno 23 del corrente mese ha cominciato a funzionare l'Ufficio della 4.a sezione del servizio Movimento e Traffico della rete Adriatica la cui sede è destinata a Firenze. Col giorno 28 comincierà pure a funzionare l'ufficio della 5.a sezione con sede a Roma, rimanendo quindi soppresso l'attuale Ufficio di ispezione principale a Foligno.

Le linee componenti la 4.a sezione predetta sono le seguenti: Firenze-Bologna, Pistoia-Pisa, Firenze-Torontola-Chiusi. Dipendono parimenti dalla 4.a sezione le Delegazioni di Pisa e Livorno.

Le linee componenti la 5.a sezione sono le seguenti: Roma-Chiusi, Orte-Terni-Falconara, Albacina-Castelraimondo, Tivoli-Mandela-Cineto. — La Delegazione di Roma dipende pure dalla 5.a sezione.

Il Capo-movimento della 4.a sezione ha alla sua dipendenza 4 ispettori, con residenza: il 1.o in Bologna, il 2.o in Pistoia, il 3.o a Firenze ed il 4.o ad Arezzo.

Il Capo-movimento della 5.a sezione ha sotto di sè tre ispettori i quali risiederanno rispettivamente a Foligno il primo ed a Roma il secondo e terzo.

><

Ci informano da Venezia che a cura dell' Impresa costruttrice procedono attivamente i lavori di completamento del terzo ed ultimo tronco da San Donà a Portogruaro della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro. Anche la posa dell' armamento procede con celerità e si spera di avere il binario messo a posto nei primi dell' entrante mese di dicembre.

><

Sappiamo che è stato firmato da S. M. il decreto col quale il Consorzio concessionario della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva viene esonerato dall' obbligo da esso assunto con la convenzione approvata con decreto reale del 12 luglio 1882, di costruire e di esercitare il tronco della predetta ferrovia, compreso fra Mondovì e Ceva.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il collaudo col relativo atto di transazione concluso fra l' Amministrazione e la Impresa Bove a tacitazione di vertenze insorte nella costruzione del tronco di ferrovia da Codola a Nocera.

><

Il Consiglio stesso ha riserbato di dar parere sull' atto di sottomissione convenuto fra le Società delle Strade ferrate Meridionali in nome e nell' interesse del Governo, e la Impresa Arcellazzi e Crespi, relativo ai patti ai quali dovrebbe subordinarsi l'acceleramento dei lavori di costruzione del primo tronco della ferrovia da Lecco a Como.

Il Consiglio darà il proprio avviso alloraquando gli saranno rimesse per esame le proposte concernenti gli altri due tronchi che con quello preindicato compongono la intera linea.

><

La Camera di commercio ed arti di Mantova ha vivamente raccomandato al Governo che nella scelta del tracciato del tronco in prosecuzione della linea Treviso-Oderzo-Motta, sia preferito quello che ha per obbiettivo Pontebba e che converge quindi direttamente sopra Casarsa, anzichè verso Portogruaro.

La questione di che trattasi interessa grandemente anche il commercio della provincia di Mantova, dappoichè il movimento e traffico che dalla Lombardia e dal Veneto si dirige sulle ferrovie meridionali austro-ungariche per Udine, e sulla Rodolfiana per la Pontebba troverebbero abbreviata la percorrenza di parecchi chilometri dalla Treviso-Oderzo-Motta-Casarsa, che è la prosecuzione naturale della linea Vicenza-Treviso. Donde un risparmio di tempo e di spesa meritevole di seria considerazione per parte delle rappresentanze commerciali del Lombardo-Veneto.

><

Con riserva di darne nel prossimo numero i consueti dettagli tecnici, annunziamo frattanto la presentazione fatta dalla Direzione tecnica governativa di Salerno al Ministero dei lavori pubblici, del progetto per l'appalto del tronco da Ricadi a Parghelia della linea da Battipaglia a Castrocucco, il quale tronco ha la lunghezza di metri 10,389 ed è preventivato del costo complessivo di lire 2,722,200, delle quali a base d'asta lire 2,185,200.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta pel rifacimento in acciaio di m. l. 3024 di binario fra le stazioni di Montebello e di Tavernelle, lungo la linea Verona-Venezia. La spesa preventivata per un tale lavoro ammonta a L. 50,600.

><

Sappiamo che le principali nostre Amministrazioni ferroviarie hanno ricevuto invito dal Ministero dei lavori pubblici di provvedere affinchè siano concesse le riduzioni stabilite dal regolamento-tariffe, a favore

degli espositori che prenderanno parte alla prossima Esposizione di Liverpool e delle merci che vi saranno inviate.

><

Ci consta che la Società Veneta per Imprese e costruzioni ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata ad applicare sulla linea Conegliano-Vittorio la nuova tariffa locale n. 221 comune alle due reti Adriatica e Mediterranea, e sulla Vicenza-Schio, la tariffa locale n. 302 della rete Adriatica.

Lo scopo che si propone la predetta Società è quello di attivare alla prima delle linee preindicate i trasporti di vetriolo-verde provenienti dalle miniere di Agordo, ed alla seconda quelli della terra di Vicenza.

In caso contrario entrambe le predette merci verrebbero trasportate con mezzi ordinari.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario che, in via di esperimento, essa intenderebbe di attivare per le corse dei piroscafi sul lago di Garda.

Coll'orario proposto si avrebbe a Desenzano la coincidenza col treno 143 nel martedì, e col treno 147 negli altri giorni della settimana.

><

Ci scrivono da Palermo che la Direzione generale della Società per le strade ferrate della Sicilia ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici una proposta di ribasso del prezzo di trasporto dell' acqua dolce.

I prezzi di trasporti di acqua in botti o barili che con la tariffa in vigore sarebbero di L. 0,0510 a tonnellata-chilometro, col diritto fisso per tonnellata di L. 1,224, giusta la suaccennata proposta, verrebbero ridotti a L. 0,048 il primo, ed a L. 0,204 il secondo.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto d'impianto nuova fermata della Balona e prolungamento binari a Bollate e Lambrugo ferrovie Nord (Milano).

Id. d'appalto del tronco Priola Trappa, ferrovia Ceva-Ormea.

Id. di costruzione tronco Villastellone-Carignano e ponte sul Po nella provinciale Carmagnola-Chieri Gassino (Torino).

Id. di massima della ferrovia Savigliano-Bra.

Progetti comparativi d'esecuzione della ferrovia Portogruaro-Caserta sulla destra o sinistra del Lemene.

Id. esecutivi per il tratto Acqui-Asti della ferrovia Genova-Acqui-Asti.

Progetto per costruzione edifizi ed altre opere occorrenti per impianto apparecchi idraulici lungo le calate del porto di Genova.

Id. di riforma di un tronco calata detta Carbone, a ponente imboccatura nuova darsena porto di Savona (Genova).

Id. di massima, costruzione gavitelli in ferro con ormeggio su massa artificiale porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — Nell'esperimento definitivo d'asta seguito il 16 corr. novembre per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'esecuzione dell'armamento e posa del materiale fisso pel tronco Bologna-Persiceto della ferrovia Bologna-Verona, rimase, alla Prefettura di Bologna, deliberatario il signor Giuseppe Pasi, mediante l'offerta di ribasso dell'1,58 per cento su lire 240,825.37. (V. num. 37,40 e 44 del *Monitore*).

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di questa ferrovia, compreso fra Bastia ed Alfonsine, lungo metri 15,668.50, fu, il 21 corrente novembre, alla Prefettura di Ravenna definitivamente aggiudicato al signor Giacomo Norsa col ribasso del 3,33 per cento su lire 1,363.706. (V. n. 41, 42 e 46 del *Monitore*).

Ferrovia Mantova-Legnago. — È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto degli scambi e di meccanismi fissi occorrenti pel tronco Montagnana-Legnago e per quello di raccordo colla ferrovia Dossobuono-Rovigo, della linea Mantova-Legnago. La somma di appalto è preventivata in lire 114,500

Ferrovia Montepulciano-Empoli-Chiusi. — Il progetto che accompagna la istanza del sindaco di Montepulciano per ottenere che questa linea venga iscritta tra quelle di quarta categoria, è compilato dall' ing. cav. C. Ducci, direttore dell' esercizio della ferrovia economica Roma-Tivoli. Nella esecuzione del progetto stesso si seguirono le norme tracciate dalla Commissione governativa, instituita nel 1879, per le ferrovie economiche di primo tipo a sezione ordinaria.

La lunghezza della linea è di m. 11,115 e da una estremità all'altra presenta il considerevole dislivello di metri 253.03. Il tracciato è sviluppato regolarmente mediante m. 4,552.16 di tratti rettilinei e m. 6,562.16 di tratti in curve con raggio minimo di m. 200. Il profilo si presenta con m. 9,885 di livellette in ascesa; con m. 835 di livellette in discesa e con metri 200 orizzontali.

La pendenza massima raggiunge il 35 per mille

L'opera più importante progettata lungo la linea consiste in un viadotto di m. 183.50 di lunghezza, con altezza massima di m. 23.48. Sono inoltre previste n. 4 gallerie della rispettiva lunghezza di m. 160 la prima; di m. 200 la seconda e di metri 110 cadauna, la terza e la quarta.

La spesa totale preventivata per la costruzione della nuova ferrovia ammonta a L. 1,229,600 che, ragguagliata a chilometri di strada, dà una media di L. 110,625.

Ferrovia Venezia-Ravenna. — Nell'annunciata adunanza che tenne la scorsa settimana in Bologna il Comitato promotore della ferrovia Venezia-Ravenna, fu incaricato il sindaco di Ravenna di chiedere al Governo la concessione della linea da comprendersi nei mille chilometri di ferrovie di quarta categoria ammessi dalla legge 27 aprile 1885 e per il riparto dei quali fu or non è molto nominata una Commissione.

Ferrovia Bologna-Verona. — Leggiamo nel l'*Adriatico*:

Una grave questione si agita tra le provincie di Bologna e di Verona per la questione del tracciato della ferrovia.

Era stabilito si dovesse seguire il tracciato Minarelli per Nogara ed Isola della Scala, ma il Comitato veronese fece studiare dall'on. Gabelli una variante che la provincia di Verona sostiene ed è combattuta dalla provincia di Bologna, perchè si asserisce, convertirebbe la linea d'interesse internazionale in una linea di semplice interesse locale.

Il 18 corr. fu tenuta presso la Deputazione provinciale di Bologna una seduta, alla quale intervennero anche i deputati della Provincia ed altri rappresentanti di Comuni interessati e fu deliberato che tutti gli enti morali abbiano a fare vivissime rimostranze presso il Ministero per le disposizioni date di abbandonare gli studi del tracciato Minarelli della linea Bologna-Verona, per seguire quelli della *variante* Gabelli, le quali disposizioni implicano una preferenza che il Ministero stesso sembra volere accordare alla *variante*.

Ferrovia Portogruaro-Casarsa. — L'*Adriatico* scrive:

Le Giunte municipali dei Comuni di Sesto al Reghena, Chions, Cinto Caomaggiore, Gruaro e Pramaggiore hanno rimesso al Ministro dei lavori pubblici un ricorso in appoggio a quello della Deputazione provinciale di Venezia, perchè il tracciato della linea Portogruaro-Casarsa debba tenersi sulla destra del Lemene.

Il ricorso insiste specialmente a dimostrare che neppure dal punto di vista locale può darsi la preferenza al tracciato sulla sinistra del Lemene, perchè i citati Comuni attraversati dalla linea di destra, hanno una importanza ben maggiore di quelli che attraverserebbe la linea di sinistra.

Il ricorso smentisce anche quanto affermavasi, che cioè la frazione Bagnarola di Sesto al Reghena siasi mostrata avversa alla stazione in questo paese, chè anzi la maggioranza della popolazione di quel villaggio ha presentata una protesta contro tale affermazione alla Commissione tecnica quando fu sopraluogo.

Ferrovia Ceva-Ormea-Porto Maurizio. — Con sua lettera 5 corrente il sig. prefetto, presidente della Deputazione provinciale, di Porto Maurizio, partecipò al sindaco di Torino che quel Consiglio provinciale in seduta del 2 scorso ottobre deliberò di fare calde istanze al governo per la iscrizione nel nuovo elenco delle strade ferrate in base alla legge 27 aprile 1885, del prolungamento della ferrovia Ceva-Ormea fino al mare tra Oneglia e Porto Maurizio e di prendere perciò l'iniziativa per la costituzione del Consorzio fra le provincie ed i comuni interessati in base alla legge 29 luglio 1879.

Ricorda che fin dal 1856 nel Consiglio comunale di Torino dai compianti consiglieri Sclopis e Sineo fu proclamata la grandissima importanza della linea ferroviaria Torino-Oneglia. ed infine prega l'amministrazione torinese di voler dichiarare « se sia disposta ad appoggiare l'attuazione « dell'accennato prolungamento al mare della linea ferro- « viaria Ceva-Ormea, ed a concorrere in misura da stabi- « lirsi nella relativa spesa. »

In appoggio di tale domanda il signor prefetto di Porto Maurizio cita le dichiarazioni favorevoli all'uopo prese dal Consiglio provinciale di Torino.

Il sindaco di Torino rassegnò la instanza alla Giunta municipale per le sue deliberazioni avvertendo che, siccome risulta dal verbale della seduta 17 corrente della Commissione municipale delle ferrovie, la detta Commissione unanime espresse il parere che la città di Torino accordi il suo appoggio morale e dichiari di essere disposta a far parte di un Consorzio per l'esecuzione del prolungamento della ferrovia Ceva-Ormea al mare, con che tale prolungamento faccia capo tra Oneglia e Porto Maurizio, e non ad Albenga, e con che, quanto all'entità del concorso nella spesa necessaria, resti impregiudicata ogni determinazione e sia subordinata la costituzione dell'accennato Consorzio al concorso degli altri Enti morali interessati.

La Giunta municipale di Torino:

« Approvando unanime il parere della Commissione mu- « nicipale delle ferrovie, lo mandò rassegnare al Consiglio « comunale per le sue deliberazioni. »

Nomine e stipendi del personale ferroviario — Abbiamo nell' ultimo numero informati i lettori che la Amministrazione della Rete Mediterranea in una prossima seduta sarebbe stata chiamata a deliberare circa le proposte di nomine ed aumenti di stipendio agli impiegati, votate dal cessato Consiglio dell' Alta Italia. Ecco ora alcuni dettagli circa tali proposte:

I vari Servizi della cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, ottemperando al disposto dell'art. 13 del Regolamento sul personale tuttora vigente, ebbero a presentare alla Direzione dell' Esercizio nello scorso mese di maggio le consuete proposte di nuove nomine, promozioni ed aumenti di stipendio a favore del personale, per l' approvazione con decorrenza dal 1° luglio 1885.

L' importo complessivo degli aumenti di stipendio proposti a favore del personale dell' intera rete dell' Alta Italia ascende a L. 510,999.

Dal 1° gennaio corrente anno (epoca nella quale ebbero luogo le ultime promozioni) al 30 giugno u. s. sono usciti dal servizio delle Strade ferrate Alta Italia per titoli diversi 453 agenti, che complessivamente fruivano di una somma di stipendi di L. 428,450.

Durante il 1° semestre del corrente anno vennero aperti all'esercizio le seguenti linee e tronchi di linea: Monselice-Montaguana (km. 25); Sondrio Colico (km. 41); Brescia-Iseo (km. 24); Mestre San Donà di Piave (km. 33); Vigone-Saluzzo (km. 25). — In totale dunque l'ex-rete dell'Alta Italia si accrebbe di km. 148 di linee, sulle quali dovettero essere traslocati circa 800 agenti già pratici ed anziani, che vennero sostituiti sulle linee già in esercizio con altrettanti di nuova assunzione. Ora, tenendo conto che lo stipendio medio del personale è di circa annue L. 1000, mentre i nuovi agenti vengono assunti cogli stipendi più bassi la di cui media è di sole L. 800, ne risulta una minor spesa di L. 160,000. Servendosi di questo risparmio per le promozioni e per gli aumenti al personale che si rendono necessarii, onde coprire i posti lasciati vacanti dagli agenti traslocati, l'Amministrazione non viene manifestamente ad incontrare una maggiore spesa sulle linee già in esercizio, e quindi il preindicato importo di lire 160,000 deve, diffalcarsi dalla cifra complessiva degli aumenti.

Oltre a ciò, in seguito ad un ampliamento d'organico resosi necessario nel trascorso semestre per la categoria dei macchinisti, il cui numero non essendo più proporzionato ai bisogni del servizio dovette essere aumentato di 100, moltissimi fochisti vennero compresi nelle attuali proposte per la promozione all'anzidetta qualifica, recando una maggior spesa per aumenti di stipendio di L. 20,000. Questa maggiore spesa però non è che apparente, giacchè, funzionando già tali agenti da macchinisti, essi percepiscono, a tenore delle disposizioni regolamentari, un soprassoldo mensile uguale appunto alla differenza fra il loro stipendio attuale e quello a cui vengono proposti.

Da ultimo, devesi far notare che una parte degli aumenti di stipendio vengono, come si è detto, conferiti ad agenti che non hanno ancora raggiunto il minimo fissato dall'organico per la loro qualifica.

Servizio ferroviario. — La stazione di Sale (rete Mediterranea), sulla linea Savona-Bra, verrà d' or innanzi denominata Sale-Langhe.

— Le stazioni di S. Nicola, Alezio e Gallipoli (rete Adriatica), del nuovo tronco Nardò-Galatone-Gallipoli, vengono ammesse al servizio cumulativo italiano per tutti i trasporti a grande velocità e quella di Gallipoli anche pei trasporti a piccola velocità.

— La stazione di Treviso S. Giuseppe (rete Adriatica), sulla linea Treviso-Belluno, è stata ammessa al servizio cumulativo italiano pei trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani.

— Fino al 1° maggio p. v., la stazione di Classe, sulla linea Ravenna-Cervia (rete Adriatica), rimarrà chiusa al pubblico servizio, epperciò nel periodo di tempo suindicato non saranno accettati trasporti diretti alla stazione stessa.

— Col giorno 15 corrente mese la stazione di Delebio (rete Adriatica), sulla linea Colico-Sondrio, venne abilitata al trasporto delle merci a G. V. in servizio cumulativo italiano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto annuncia il *Bund*, il progetto di costruzione della linea Lucerna-Kussnacht-Immensee è ora elaborato. Questo tronco costerà, compresi gli interessi durante il periodo di costruzione, fr. 5,800,000.

— A quanto annuncia la *Grenzpost*, venne ripetuta la prova della illuminazione elettrica del gran tunnel del Gottardo, alla presenza di tecnici in materia. Lo scorso anno, in seguito alla diminuzione degli introiti, a causa delle misure contro il colèra, la Direzione del Gottardo aveva dovuto sospendere i lavori di miglioramento. Ora però sembra che questi saranno attivamente ripresi.

— Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo durante il passato mese di ottobre fu il seguente:

Passeggieri trasportati 87,000 (ottobre 1884: 87,507), introito fr. 385.000 (fr. 300,227.31); merce trasportata tonn. 49,600 (tonn. 49.000); introito fr. 605,000 (fr. 568,906.36). Introito complessivo fr. 990,000 (fr. 869,133.67), ossia fr. 3,721.80 (fr. 3,277.42) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio durante lo stessa mese, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di ottobre di fr. 396,000 (1884: ottobre fr. 364,311.91), ossia fr. 1,466.16 (fr. 1,369.59) in media per chilometro, si ebbe un maggiore introito di fr. 595,000 (fr. 504,821.76).

Ferrovia del Rigi. — Da una statistica dei prodotti della ferrovia del Rigi, durante la stagione trascorsa, rileviamo i seguenti dati, che si riferiscono al movimento dal 1° novembre 1884 al 1° novembre corrente:

Persone trasportate: 52.307, in confronto di 42,189 nel corrispondente periodo 1883-84.

Introiti L. 246,933 (L. 205,815 nel 1883-84).

I mesi in cui si ebbe il maggior movimento furono il luglio e l'agosto, in cui furono rispettivamente trasportate 12,660 e 14,563 persone, e gli incassi raggiunsero lire 18,521 nel luglio e L. 26,998 nell'agosto.

Ferrovie austriache. — Sotto il titolo di ferrovia delle Alpi Tauriche, la Camera di commercio di Olmütz in Moravia ha presentato al Ministero del commercio dell'Austria-Ungheria un memoriale che merita d'esser conosciuto in Italia, poichè tocca assai da vicino gli interessi più vitali del nostro commercio.

La Camera di commercio di Olmütz caldeggia presso il Ministero austriaco il traforo delle Alpi Tauriche dimostrando che siffattamente l'emporio di Trieste si ravvicinerebbe di oltre 300 chilometri ai consumatori e produttori della Germania meridionale e dell'Austria settentrionale. Terminando presentemente la strada ferrata diretta fra il settentrione e Trieste nelle stazione di Straubing, questa stazione rimane distante 820 chilometri da Genova, 620 da Venezia e 800 da Trieste, mentre mediante la costruzione della linea Straubing-Salisburgo, traforo delle Alpi Tauriche e ferrovia del Predil, le suddette distanze rimarrebbero intatte fra Straubing e Genova e si ridurrebbero a 600 chilometri per la distanza Straubing-Venezia e a soli 460 chilometri fra Straubing e Trieste.

In seguito al passo fatto dalla Camera di commercio di Olmütz, il noto impresario Cecconi di Graz, il costruttore della ferrovia dell'Arlberg, presentò anch'esso al Ministero austro-ungherese uno studio dettagliato intorno alle varie proposte per il traforo delle Alpi Tauriche, e questo studio ancora è stato consegnato dal Ministero alla Direzione generale delle ferrovie governative austriache, affinchè si pronunzi sulla scelta e emetta il suo parere intorno alla eseguibilità dei varii progetti esposti dal Cecconi.

Ferrovia funicolare sul Schneeberg. — Il Ministero austriaco del commercio ha permesso all'ingegnere viennese Giuseppe Tauber di eseguire i lavori tecnici preliminari per una ferrovia funicolare da Puchberg, non lungi da Wiener-Neustadt sino all'apice del monte Schneeberg.

Ferrovie bosniache. — Il risultato finanziario delle ferrovie bosniache nel 1884 può dirsi molto soddisfacente, e fa in ogni modo testimonianza della saviezza adoperata dall'Austria-Ungheria nell'amministrazione delle provincie occupate.

La ferrovia bosniaca produsse 682,387 fior., e spese per l'esercizio fior. 495,560; il prodotto è superiore di fior. 1667 a quello del 1883, la spesa invece è inferiore di fior. 54,272. Il benefizio netto del 1884 raggiunge la cifra di 186,826 fior., mentre quello del 1883 fu di 130,666 fior. soltanto.

E non meno floride sono le condizioni della ferrovia militare Banjaluka-Doberlin; l'introito cioè fu di 115,593, la spesa d'esercizio di 105,214 fior.; il primo aumentò di 1990 fior. mentre il bilancio delle spese dimostra un risparmio di fior. 54,787 su quello del 1883.

Ferrovia per trasporto di navi nel Canadà. — Gl'ingegneri del Canadà hanno progettato, coll'appoggio di quel governo coloniale, di costruire una ferrovia pel trasporto delle navi, impresa che, se sarà coronata da successo, renderà possibile di costruire una ferrovia simile più grande sull'istmo benchè di Tzuantepec.

Si tratta di trasportare navi di mille tonnellate o meno dal seno di mare di Fundy nel fiume di San Lorenzo e viceversa, allo scopo di evitare il pericoloso e lungo viaggio di 600 miglia marittime attorno alla nuova Scozia. Questa ferrovia pel trasporto di navi avrà una lunghezza di 272 chilometri.

Notizie Diverse

La tettoia della Stazione di Sassari. — Dolenti di non aver fatto tempo a riprodurre nel precedente numero la lettera che l'egregio comm. ing. A. Cottrau scrisse al *Pungolo* di Napoli, in rettifica di alcuni apprezzamenti esagerati fatti da alcuni giornali circa la rovina della tettoia della stazione di Sassari, crediamo che sarebbe troppo tardivo il farlo oggi. Ad ogni guisa però, trattandosi della riputazione tecnica e morale di uno dei principali Stabilimenti industriali italiani, non possiamo assolutamente lasciar passare la cosa sotto silenzio, temendo che non si avesse per avventura ad interpretare simile contegno quale intenzione per parte nostra di associarci alle ingiuste accuse lanciate, contro la benemerita Società Industriale Italiana, da certuni che sembrano compiacersi nel denigrare la fama di persone e di imprese, che sotto ogni aspetto si resero molto benemerite del nostro paese. D'altronde, le ragioni addotte dal comm. A. Cottrau nella sua preaccennata lettera, valgono a porre la questione nei suoi veri termini, ed a dimostrare più che sufficientemente che per lo meno *prematuri*, se non affatto *ingiusti*, furono i giudizi che poco benevolmente si vollero pronunciare a danno dell'Impresa, non appena accaduto il disastro, e prima ancora che fossero note le risultanze della rigorosa inchiesta a cui procedevasi con sollecitudine.

È inutile del resto che noi ci soffermiamo sugli argomenti addotti a scarico dell'impresa dal comm. Cottrau, quando sappiamo con certezza, ed altri giornali prima di noi ne diedero la notizia, che la Società Industriale Italiana e la Società delle Ferrovie Sarde hanno sottoscritta un'amichevole transazione, nella quale è dichiarato non essere dimostrato che il disastro della tettoia di Sassari debba attribuirsi all'operato dell'Impresa. Quale maggior conferma avrebbe potuto l'ing. Cottrau pretendere alla sua lettera?

Il telefono nelle ferrovie tedesche. — Togliamo dalla *Rivista Generale delle Ferrovie e dei Lavori Pubblici*:

Il telefono è in uso presso la maggior parte delle ferrovie

tedesche provvisoriamente, e cioè per esperimentarlo, e presso alcune anche definitivamente, cosicchè il totale delle amministrazioni provviste del telefono ascende a 33 con 28,436 chilometri di strade ferrate in esercizio.

Il telefono ha fatto miglior riuscita nelle ferrovie complementari, dove in più casi ha potuto giungere a diventare l'unico mezzo di comunicazione e nel servizio interno e nel servizio esterno. E ciò è avvenuto specialmente in quelle ferrovie, il cui servizio è così ristretto e semplice che non vi avvengono incrociamenti di treni; in alcune più sviluppate ferrovie del medesimo genere però, nelle quali telefono e telegrafo funzionavano da principio assieme, il telegrafo è stato sostituito in parte dal telefono.

Nelle ferrovie principali invece alle quali è prescritto legalmente l'uso esclusivo del telegrafo elettrico per vari rami dell'esercizio, il telefono è diventato un comodo mezzo di comunicazione fra i diversi uffizi delle amministrazioni; in alcuni casi è stato osservato che il lavoro delle macchine negli opifici, il passaggio di treni e locomotive, il tic-tac dell'apparecchio Morse paralizzava l'azione del telefono, ma quest'inconveniente è stato tolto di mezzo mediante il trasferimento dell'apparecchio telefonico in ambienti più tranquilli e meglio isolati.

Nell'esercizio esterno l'uso del telefono si limita alla corrispondenza fra l'ufficio del capo stazione e gli apparecchi centrali per baratti e segnali, e i barattai stazionati agli ingressi della stazione. E quivi pure è stato osservato e tolto l'inconveniente sopraenunciato. Ma oltre a ciò fu osservata l'influenza disturbatrice dei condotti telegrafici, collocati sui pali medesimi del telefono, e bisognava o traslocare il telefono o sotterrarlo per ottenere la necessaria chiarezza della corrispondenza. E qui si accentua la utilità dei condotti doppi e in se stessi chiusi, poichè in tal guisa viene combattuta con buon successo la nota qualità della terra di condurre l'elettricità dell'apparecchio Morse dai fili telegrafici al filo telefonico ancorchè questo si trovi sopra altri pali.

Il telefono però non è stato adottato pel servizio esterno delle ferrovie principali della Germania e non lo sarà per ora a causa della grave mancanza di prove per l'avvenuta corrispondenza fra una stazione e l'altra. E di fatti è gravissima questa mancanza poichè, oltre la quasi irresponsabilità del corrispondente, il quale non lascia traccia di sè dopo essersi servito dell'apparecchio, non vi ha possibilità di scoprire delle disposizioni erronee e di correggerle a tempo. È stato fatto l'esperimento di copiare i dispacci telefonici due volte, e ciò nella stazione di partenza e nella stazione destinataria; ma oltre la grave perdita di tempo non è ancora stata esperimentata a sufficienza la esattezza indispensabile di un tale servizio, per lo che l'uso del telefono nelle ferrovie della Germania deve dirsi ancora assai limitato e bisognevole di nuovi progressi della tecnica elettrica per progredire esso pure.

Il convoglio ferroviario più rapido in tutto il mondo è quello che percorre la linea fra Baltimora e Washington (Stati Uniti di America). Esso fa 87 chilometri all'ora. Dopo di questo viene immediatamente il convoglio che va da Londra a Nottemgham e percorre in un'ora 80 chilometri.

Illuminazione elettrica in America — In America, nelle vie e nei negozi, è introdotta quasi dappertutto l' illuminazione elettrica, specialmente con le lampade ad arco del sistema Brush e Weston.

La lampada ad incandescenza di Edison è più diffusa nelle abitazioni.

Presentemente negli Stati Uniti d' America si hanno 90 mila lampade ad arco. Nuova York soltanto ne possiede 1000 e 400 chilometri di filo conduttore per fornire la corrente elettrica. Una lampada elettrica ad arco viene a costare colà annualmente 1250 lire. La città di Chicago è illuminata da 2000 lampade ad arco. Le lampade ad incandescenza in esercizio negli Stati Uniti d' America ammontano annualmente a circa 130,000.

La galleria sotto il fiume Hudson. — Un ingegnere belga, che ha visitato di recente gli Stati Uniti d'America, dà la seguente relazione della galleria sotto il fiume Hudson:

L'Hudson, che separa New-York da Jersey City e da Hoboken, è ancora più grande dell'East River. Le grandi ferrovie che collegano il porto di New-York agli Stati dell'Ovest, fanno capo a Jersey City sulla riva sinistra del fiume. Era dunque per loro un grande vantaggio il potere sbarcare i loro passeggieri al centro della metropoli. Costruire un ponte era difficilissimo; si diede dunque la preferenza ad una galleria scavata sotto il letto del fiume, e una Società, con un capitale di 50 milioni di lire, si incaricò di tale impresa. I lavori furono iniziati nel 1874, ma, in seguito a contestazioni colla Società ferroviaria e colle autorità, essi non cominciarono seriamente che nel 1879 sulla riva destra del fiume e nel 1881 sulla riva sinistra Il piano adottato comprende due gallerie comunicanti a binario semplice scavate mediante il sistema ad aria compressa, nell'argilla che costituisce il letto del fiume e che si prolungano sotto le rive mediante rampe sotterranee. La lunghezza totale è di 3500 metri, dei quali 1700 sotto il fiume e un terzo presso a poco era terminato, quando i lavori furono sospesi nel 1882. Essi furono ripresi dipoi; ma proseguono, a quanto pare, assai lentamente, in seguito a deficienza di denaro per la morte del principale azionista.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, la scorsa settimana, la solita vicenda; cioè nella generalità di essi, il mercato si tenne quasi estraneo ad eccezione delle azioni della Società delle Meridionali che sostennero bene il prezzo di 701 a 705, e delle azioni della Società Mediterranea le quali anch' esse, nella trascorsa ottava, esperimentarono richieste abbastanza importanti sul prezzo di 562 a 565.

ESTRAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Numeri delle cartelle estratte il giorno 11 corr. novembre, e rimborsabili dal 1.o gennaio 1886, in L. *500* caduna, presso le Casse della Società.

1194 — 2257 — 2593 — 2612 — 4320 — 5598 — 6593 — 7326 — 7750 — 8783 — 9018 — 9275 — 10138 — 11218 — 11339 — 12055 — 12182 — 12236 — 12323 — 13428 — 14451 15453 — 15830.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Terra di Lavoro (27 novembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori occorrenti per la sistemazione del primo tronco a monte torrente Alberolungo, cioè dal ponte della ferrovia Cancello-Castellammare fino alle case sparse, della lunghezza di metri 1194, nella bonifica dei torrenti di Nola, deliberati provvisoriamente per L. 39,915,50. (V. n. 44 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Mantova (27 novembre, ore 12 merid., 1.a asta). — Lavori di manutenzione della strada provinciale Cremonese, la quale comincia alla porta Pradella di Mantova, e dopo di avere attraversati i territori dei comuni di Curtatone, Castellucchio, Marcaria, S. Martino dall'Argine e Bozzolo termina al confine colla provincia di Cremona presso Calvatore, della lunghezza di metri 27,068 essendo escluse le

traverse interne dei paesi di Castellucchio, Marcaria, San Martino e Bozzolo.

L'appalto sarà duraturo pel periodo di anni 9 a far tempo dal 1.o gennaio 1886. — Prezzo annuale L. 10,650. Cauzione provv. L. 1,000; def. L. 2,000. Fat. mezzodì 11 dicembre.

Id. (28 novembre, ore 12 merid., 1.a asta). — Lavori di manutenzione della strada provinciale Mantova-Ostiglia-Rovigo, la quale comincia colla Nazionale di Legnago, presso il forte di San Giorgio, ossia alla distanza di m. 1520 dalla porta San Giorgio, di Mantova, passa per ponte Merlano, Barbasso, Governolo, Sacchetta, Sustinente, Libiola e Serravalle, tocca in due estremi ad Ostiglia e poscia attraversa il villaggio di Correggioli e finisce al confine territoriale colla provincia di Rovigo della lunghezza di metri 34,189 essendo escluse le traverse interne dei paesi di Sustinente, Serravalle, Correggioli ed Ostiglia.

L'appalto sarà duraturo pel periodo di anni 9 dal 1.o gennaio 1886. Prezzo annuale L. 8,244.15. Cauz. provv. L. 825; def. L. 1,700. Fat. mezzodì 12 dicembre.

Comune di Moglia. Prov. di Mantova (28 novembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Lavori di costruzione di un nuovo edificio scolastico nel capoluogo. Prezzo L. 43,951.39. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 5,000. Dep. per spese L. 700. — I lavori dovranno compiersi nel termine di giorni 180 utili di lavoro continuo dalla consegna sotto pena della multa di L. 20 al giorno per tutto il tempo che fu impiegato in più senza giusti motivi. Fat. ore 11 ant. 15 dicembre.

Sottoprefettura del circondario di Nuoro (28 novembre. ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto) — Vendita di 24,061 piante di elce, da recidersi nei salti comunali nella località denominata *Su Monte, S' Arba de Gortene*, *Bachiorette Osporrai*, pel complessivo prezzo di L. 45,000. ottenutosi già da offerta privata. Dep. per spese L. 2,900 cauzione provv. L. 5,320; def. L. 50,000. Fat. mezzodì 9 dicembre.

Consorzio stradale Fiano-Cafasse. Comune di Fiano Torinese (2 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla cascina *Sardina* sul territorio di Cafasse giunge all'abitato di Fiano, lunga metri 2428.06. Ammontare complessivo dei lavori L. 23,176, escluse le espropriazioni di terreno. Cauz. provv. L. 1,250; def. lire 2,500. I lavori dovranno essere ultimati entro 6 mesi dal cominciamento dei medesimi. Fat. mezzodì 28 dicembre.

Prefettura di Vicenza (2 dicembre, ore 1 pom., def.) — Lavori di manutenzione delle difese a destra e sinistra di Brenta da poco inferiormente a Bassano al confine padovano per 5 anni e mezzo a partire dal 1.o gennaio 1886. Prezzo ridotto L. 43,210.33. (V. n. 41 e 45 del *Monitore).*

Città di Torino (3 dicembre, ore 2 pom., def.) — Vendita di un tratto di terreno fabbricabile facente parte dell'antica spianata d'artiglieria sul Corso del Re Umberto presso la piazza Solferino, della superficie di 4300 metri quadrati, salva misura definitiva. Prezzo di provvisoria aggiudicazione L. 68 e millesimi 565 per cadun metro quadrato di terreno. (V. n. 39 e 44 del *Monitore).*

Amministrazione dei R. Educandati femminili di Napoli (3 dicembre, ore 11 ant., def.) — Completamento dei lavori nel locale di S. Teresa agli Studii, residenza del 3.o R. Educatorio, per cui venne dapprima fatto il ribasso del 16.10 0[0] sul prezzo e poscia, nel termine utile, un nuovo ribasso del ventesimo. (V. n. 43 del *Monitore*).

Municipio di Catania (3 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere di muratura di un nuovo casello daziario da edificarsi in via Marina, provv. deliberate per L. 48,733.74.

Deputazione provinciale di Terra d' Otranto (3 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Appalto a danno di Generoso Cimino, onde continuarsi la costruzione della strada Nardò alla masseria Salmenta, i lavori della quale si stimano approssimativamente per lire 81,000. (V. n. 44 del *Monitore).*

Prefettura di Pavia (4 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di riparazione al ponte sulla Trebbia, detto di Gorreto, lungo la strada nazionale Genova-Piacenza, provv. deliberati per L. 60,531.25, dietro ribasso di L. 3.15 per cento su quello di stima di L. 62,500. (V. n. 45 del *Monitore).*

Prefettura di Brescia (5 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Opere di deviazione con ponte in muratura sull'Oglio di un tratto nel chilometro 79 della strada nazionale del Totale, poco superiormente a Capo di Ponte, della lunghezza di metri 529.47. Prezzo lire 56,000. Cauz. provv. lire 3000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Municipio di Castellammare (5 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori del basolato al Corso V. E., cioè dalla casa Amato sino alla piazza Ferrovia, con le traverse annesse, giusta il progetto d'arte redatto dagli ingegneri signori cav. Maglio Pasquale e Vitelli Giuseppe, per L. 66,150. Dep. per spese L. 1,000; cauz. L. 6,615. Fat. mezzodì 21 dicembre.

Municipio di Caserta (5 dicembre, ore 10 ant., def) — Lavori pel nuovo macello. Ammontare ridotto a L. 61,658.58, cioè: *a)* per lavori preventivati L. 58,866.27; *b)* per lavori imprevisti L. 2,792.31. (V. n. 42 e 45 del *Monitore).*

Municipio di Afragola (7 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di allargamento della via Municipio, e sistemazione di questa strada e delle vie Firelli e Galeota nell'abitato di questo comune con un condotto sotterraneo per le acque luride e pluviali dalla piazza Belvedere alla via campestre, che conduce a Batagnano, per la spesa complessiva di L. 233,037.04, come risulta dal progetto d'arte dell'ing. cav. Danise Francesco in data 16 luglio 1883 debitamente approvato. Cauzione L. 30,000; depos. per spese L. 2,000. Fat. mezzodì 22 dicembre.

Municipio di Palmi (7 dicembre, ore 11 ant., def.) — Opere e provviste occorrenti per la migliore sistemazione del Corso Garibaldi e piazza V. E. Prezzo ridotto L. 89,800.32. (V. n. 42 e 45 del *Monitore)*

Prefettura di Verona (7 dicembre, ore 2 pom. 1.a asta) — Manutenzione della strada nazionale n. 15 detta Militare, dal confine Mantovano a quello Trentino, colla diramazione da Castelnuovo a Peschiera. Corrispettivo annuo L. 7000. L'appalto ha la durata di 9 anni. Cauz. provv. lire 700; def. metà del canone annuo. Fat. ore 2 pom. 23 dicembre.

Amministrazione provinciale di Roma (28 novembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco II, dalla porta S. Angelo di Tivoli alla colonnetta di Arsoli, per cinque anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1890. Canone annuo di L. 12,368.41. Cauz. provv. L. 700; def. il decimo del canone annuo.

Id. (28 novembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Manutenzione della strada consorziale Licentina, dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense presso S. Cosimato al torrente di Licenza, per sette anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1892. Canone annuo L. 2,625.85. Cauz. provv. L. 400; def. il decimo del canone annuo.

Genio militare — Direzione territoriale di Roma (29 novembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Provvista di calce viva dolce (in pietra) dei dintorni di Roma per l'ammontare di L. 8,250, nel termine di giorni trecento. Dep. L. 900. Fat. mezzodì 5 dicembre.

Comune di Molfetta (29 novembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Sistemazione del porto dei Pali addetto per ancoraggio delle barche da pesca in Molfetta. Prezzo L. 47,500. Cauz. provv. L. 1,000. Dep. per spese L. 500. Fat. 10 dicembre.

Comune di Settimo Torinese - Consorzio della Bealera nuova (30 novembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Esecuzione del canale estrattore nel Mapano. Importo complessivo delle opere L. 13,685.90. Le opere dovranno compiersi in 45 giorni dall'avviso che ne verrà dato dal Presidente. Dep. L. 500. Fat. a giorni 15.

Deputazione provinciale di Mantova (1 dicembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Lavori di manutenzione della strada provinciale Parmense, la quale comincia alla porta Cerese di Mantova e dopo di avere attraversati gli abitati di Cerese, Romanore, Borgoforte e Sailetto si dirama presso il *Crocil Tofinè* per Suzzara fino alla sua piazza principale, della lunghezza di metri 20,413, essendo esclusa la traversa interna di Suzzara. L'appalto sarà duraturo pel periodo di anni 9 a far tempo dal 1.o gennaio 1886. Prezzo annuale L. 5,546.63 Cauz. provv. L. 550; def. L. 1,100. Fat. mezzodì 15 dicembre.

Deputazione provinciale di Porto Maurizio (1 dicembre, ore 10 ant,, 1.a asta) — Manutenzione per un sessennio, da principiare col 1.o gennaio 1886 e da terminare col 31 dicembre 1891, del tronco di strada provinciale del litorale compreso fra il Capo Rollo, limite con la provincia di Genova, ed il Rivo Inferno, limite col circondario di Sanremo, della lunghezza di metri 15351, escluse le traverse di Diano Marina, Oneglia e Porto Maurizio: Tale appalto si dichiara a misura e consiste come appresso: 1. Provvista del materiale di manutenzione ai prezzi di elenco, somma annua L. 4,616.80 soggetta a ribasso; 2. Riparazioni saltuarie alle opere d'arte a prezzi d'elenco, somma annua L. 1,178.20 soggetta a ribasso; 3. Somministranze diverse a prezzo d'elenco, compreso l'aggio

annuale del 6 per cento, somma annua L. 1,205 esente da ribasso. Totale generale dell'appalto L. 7,000 annue. Cauz. provv. L. 700; def. L. 3,500. Fat. mezzodì 16 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (1 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione degli argini e delle sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, relative alzaie, sostegni, ponti, ponticelli e magazzini idraulici, per L. 111,850. Cauz. provv. L. 5,600; def. il decimo. Fat. a giorni 10.

Municipio di Acireale (1 dicembre, ore 12 ant., 1.a asta) — Opere di lastricazione della strada interna denominata del *Belvedere* e del piazzale dinanzi la villa omonima, in base al prezzo di L. 82,736 01. I lavori dovranno consegnarsi terminati entro l'improrogabile termine di mesi 16. Dep. del ventesimo dell'importo dell'impresa. Fat. a 10 giorni.

Municipio di Avellino (2 dicembre, ore 12 merid., def.) — Lavori di costruzione del lastricato della strada al Corso V. E., e delle banchine rispettive, con la sistemazione della piazza della Libertà. Prezzo ridotto L. 257,151.51. (V. n. 39 del *Monitore*).

Prefettura di Roma (2 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di sistemazione del tratto di banchina allo incontro del molo Innocenziano con quello Neroniano nel porto d'Anzio, provv. aggiudicati mediante il ribasso di L. 5.25 0[0 sulla somma di L. 23,850. (V. n. 44 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Capitanata (8 dicembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Costruzione della nuova caserma dei reali carabinieri in Foggia. Prezzo L. 250 mila. Cauzione provv. L. 12,500; def. L. 30,000. Fat. mezzodì 23 dicembre.

Municipio di Carpaneto Prov. di Piacenza (9 dicembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Costruzione del tronco stradale che dalla provinciale detta di San Giorgio mette alla Borgata di Carpaneto, della lunghezza di metri 2428.50 coi relativi ponti sui torrenti Vezzeno e Riglio. Prezzo lire 68,351.22. Cauz. provv. lire 5000; def. il decimo. L'appaltatore dovrà dare compiutamente ultimati i lavori entro 12 mesi naturali dalla consegna.

Direzione delle costruzioni navali del terzo Dipartimento marittimo - Venezia (9 dicembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto) — Provvista di n. 8 caldaie marine tubolari a tre forni con relativi accessorii, per la R. nave *Cristoforo Colombo*, per L. 249,200. Per essere ammessi all'asta si dovrà giustificare di essere proprietari o rappresentanti legalmente riconosciuti di Stabilimenti meccanici, industriali nazionali notoriamente cogniti come atti alla costruzione di dette caldaie. Dep. L. 25,000. Fat. mezzodì 30 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Ferrara (9 dicembre, ore 10 ant., unico e def.) — Opere e provviste occorrenti all'eseguimento delle opere necessarie per difendere frontalmente il tratto inferiore del Froldo Zocca a destra del Po, della lunghezza di m. 590.50, per L. 109,713. La provvista del materiale dovrà incominciare tosto dopo la regolare consegna, per essere immagazzinata entro il termine di giorni 30, ed i lavori dovranno essere compiuti entro altri giorni 60 naturali e consecutivi. Cauz. provv. L. 6,000; def. il decimo.

Prefettura di Mantova (11 dicembre, ore 10 ant., unico def.) -- Lavori di difesa frontale con buzzoni a nucleo di ciottolo ed antipetto di scaglia di Verona alla tratta superiore del froldo San Giovanni a destra di Po fra i segnali 191 e 193, nel comune di Quingentole. Prezzo lire 42,080. Cauz. provv. lire 2000, def. il decimo.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 6 ponti metallici per la ferrovia Suzzara-Ferrara.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale nominale L. 15 milioni, versato L. 4,500,000

Decade dall' 11 *al* 20 *Settembre* 1885.

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1885	90,977.60	2,522.36	10,811.40	103,738.99	2,331.37	210,381.72
1884	93,161.10	1,543.30	10,159.45	127,434.65	1,284.71	233,583.21
Differenze	— 2,183.50	+ 979.06	+ 651.95	— 23,695.66	+ 1,046.66	— 23,201.49
	Dal 1° *Luglio* 1885 *al* 20 *Settembre* 1885.					
1885	908,063.09	19,315.87	19,706.75	858,509.79	20,905.01	1,926,500.51
1884	760,967.01	13,054.88	97,589.35	867,191.44	11,010.20	1,749,812.88
Differenze	+ 147,096.08	+ 6,260.99	+ 22,117.40	— 8,681.65	+ 9,894.81	+ 176,687.63

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 54,000,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dall' 11 *al* 20 *Novembre* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,282,103.05
Merci a Grande Velocità	»	548,791.42
Merci a Piccola Velocità	»	2,061,865.85
Telegrafo	»	12,798.25
Complessivamente al lordo	L.	**3,905,558.57**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 20 *Novembre* 1885.

Viaggiatori	L.	20,210,160.97
Merci a Grande Velocità	»	6,574,812.62
Merci a Piccola Velocità	»	25,991,492.79
Telegrafo	»	210,273.33
Complessivamente al lordo	L.	**52,986,739.71**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono compreso le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'1 al* 10 *novembre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 6	Chil. 18
Viaggiatori	4,935.45	16,091.70	1,628.50	3,491.72	975.55	3,204.40	1,620.40	723.85	622.65
Bagagli	54.47	375.35	70.70	17.35	10.60	61.60	4.65	3.50	»
Merci G. V.	497.15	2,842.00	310.40	263.70	146.35	644.35	»	»	»
Merci P. V.	3,672.05	13,011.01	1,919.65	1,823.80	1,649.45	1,011.30	68.00	»	»
Totali	9,159.12	32,320.06	3,929.25	5,596.57	2,781.95	4,921.65	1,693.05	727.35	622.65

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

Anno XVIII Mercoledì 2 Dicembre 1885. Num. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LA VIGILANZA GOVERNATIVA
sulle Ferrovie Italiane

(Continuazione — V. N. 47).

La più appariscente, e però, a giudizio di parecchi, la principale funzione che l'ispettorato deve esercitare è quella del controllo dei prodotti e delle spese dell'esercizio.

È evidente che nè queste nè quelli si possono riscontrare se chi fa il riscontro non ha diritto di vedere le carte e i libri che si riferiscono alla entrata e alla spesa; e questo diritto deve essere dai regolamenti espressamente sancito. Ma è evidente del pari che esso può essere esercitato in più maniere, e gli intendimenti di chi lo esercita e le sue disposizioni di spirito possono essere molto diverse.

Ora quale dovrà essere lo spirito animatore del nuovo corpo ora istituito per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie? La questione è molto importante, perchè dai primi atteggiamenti che prendono le nuove istituzioni dipende in generale tutto il loro avvenire, e il modo con cui funzionerà l'ispettorato può esercitare una influenza capitale sulla durata e sugli effetti di tutto l'ordinamento ferroviario che ora è entrato in vigore.

Una vasta amministrazione anche ottimamente ordinata non può non presentare un certo numero di piccole formalità trascurate, trascrizioni dimenticate, giri gerarchici sbagliati o altre minute irregolarità irrilevanti. Chi si ferma a queste, e per queste provoca conflitti o eleva questioni, è chiaro che non intende lo spirito vero con cui va esercitato il controllo governativo. La soverchia diffidenza più che frenare, provoca per quasi legittima reazione gli abusi, e chi si vede sospettato e molestato senza ragione, quando non fa peggio, si disgusta per lo meno e s'impermalisce.

Se gl'interessi dei due contraenti dovessero essere sempre e necessariamente contrari, nessun contratto si farebbe, e meno che mai si sarebbe fatto quello che con una nuova forma di regìa cointeressata affida a 3 Società private l'esercizio delle ferrovie dello Stato. Il governo che ha proposto questo contratto, il Parlamento che l'ha approvato, la legge che lo ha sancito, sono tutti partiti dal principio che l'interesse pubblico e quello delle Società non solo si possono ma si debbono accordare fra loro. I contrasti sono certamente possibili, anzi talora inevitabili; ma i contrasti hanno a essere sempre l'eccezione non mai la regola. E se il controllo dell'ispettorato dovesse essere esercitato con criterii diversi da questo, potrebbe forse rappresentare tuttavia la lettera della legge ma certamante non ne rappresenterebbe lo spirito.

Importa dunque che l'azione sindacatrice del governo si faccia fino da principio in maniera da mostrare apertamente che non intende di portare nessun inciampo al libero svolgimento dell'azienda sociale, e mira solamente a tutelare gli interessi dello Stato largamente e assennatamente intesi.

E del resto quanto ai prodotti dell'esercizio, il controllo può essere vigile ed efficace senza diventare punto nè poco vessatorio.

Il congegno dei contratti è così fatto, che le Società hanno il maggiore interesse a sviluppare sempre più il traffico, perchè soltanto dall'aumento di questo possono sperare di conseguire un adeguato compenso ai capitali impiegati nell'impresa.

E per nascondere i prodotti che ricaveranno dall'esercizio bisognerebbe che tenessero una doppia contabilità,

assicurandosi la complicità di tutti gl'impiegati che hanno al loro servizio. Se si pensa che questi arrivano a oltre sessantamila, e il tradimento di pochi basterebbe a svelare la frode, è facile persuadersi che ogni dubbio di sottrazioni a danno dello Stato a mezzo di registrazioni dolose sarebbe del tutto ingiustificato. Vi potranno essere degli errori come se ne trovano in ogni contabilità, e per questo sta bene che vi sia un controllo vigile ed accurato; ma fino a prova del contrario non possono essere considerati che come errori; non occorre una revisione che rifaccia da capo tutte le operazioni fatte dagli uffici sociali; e possono bastare frequenti verificazioni saltuarie fatte a modo di saggi ora per una parte ora per l'altra della contabilità, per far sentire alle società che l' occhio del governo è sempre aperto sulla loro gestione.

Quanto poi alle spese d'esercizio il sindacato governativo è ridotto si può dire ai minimi termini. Esse sono tutte quante messe a carico delle Società, e qualunque esse siano lo Stato non ne sente nessuna conseguenza, essendosi prosciolto coi contratti che ha stipulato da qualunque garanzia di qualunque specie o forma.

L'unico interesse che ha di esercitare un'azione moderatrice sulle spese sociali, è quello d'impedire che, per un eccesso che in queste si potesse verificare, l' utile netto dell'esercizio non rimanga al disotto di quel limite oltre al quale gli compete un diritto di partecipazione. — Ma quando si voglia considerare che lo spingere gli utili al di là di quel limite non è un interesse esclusivamente suo, ma anche — e in proporzioni maggiori — delle società, è facile comprendere che queste, anche senza bisogno del sindacato governativo, si guarderanno dal consumare in inutili dispendi ciò che messo da parte aumenterebbe non soltanto le entrate dello Stato ma anche le entrate loro.

Le spese invece che dovranno essere oculatamente e rigorosamente sindacate sono quelle che spettano ai fondi di riserva e alla cassa degli aumenti patrimoniali, perchè qui specialmente è dove l'interesse delle società può con maggiore facilità essere in collisione con quello dello Stato.

Il fondo del rinnovamento del materiale mobile provvede alla rinnovazione delle locomotive e delle carrozze solamente quando queste hanno raggiunto l'età di quarant'anni, e alla rinnovazione dei carri solamente quando ne hanno sessanta. Le riparazioni di cui potessero avere bisogno prima di avere compiuto questi periodi stanno a carico delle società, le quali possono per conseguenza avere interesse ad accorciare la vita a quella parte del materiale che minacciasse di durare al di là dei limiti fissati.

Una locomotiva nuova o una carrozza nuova possono essere più utili all'esercente di una locomotiva o di una carrozza che hanno già oltrepassato i quarant'anni, cosicchè quantunque siano ancora servibili egli avrà interesse a farle mettere fuori di servizio.

Ugualmente le società possono essere tentate a rappresentare come danni derivati alle linee da forza maggiore anche quelli che con una migliore manutenzione delle linee si sarebbero potuti evitare, perchè le spese della manutenzione toccano agli esercenti e quelle per riparare i danni degli infortuni spettano ai fondi di riserva.

E del pari per alleggerire le spese della manutenzione ordinaria le Società potranno forse adoperarsi ad affrettare la sostituzione dell'armamento in ferro, che esige da parte loro maggiori cure, coll'armamento in acciaio, che ne esige meno, anche sopra linee dove i bisogni del traffico non richiedono urgentemente questa sostituzione molto costosa per lo Stato e punto per loro.

Un altro punto dove l'interesse dell'esercente potrebbe non accordarsi con quello dello Stato è quello dell'aumento del materiale di esercizio. Le società hanno diritto di domandare che le locomotive, le carrozze ed i carri siano aumentati a spese della Cassa patrimoniale ogni qual volta possono dimostrare che quelli che già possiedono hanno superato un certo limite annuo di percorrenza. Può essere quindi loro interesse di rappresentare queste percorrenze come maggiori di quello che realmente non siano state.

E per ultimo esse possono sentirsi tentate ad affrettare soverchiamente l'applicazione dei freni continui e di altri perfezionamenti ai vagoni, giacchè la spesa di queste applicazioni va a carico della Cassa patrimoniale e l'utile lo sentono le società, le quali possono per tal modo effettuare dei risparmi sulle spese del personale.

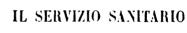
Sono dunque molte e gravi le ragioni che consigliano per questi rispetti una vigilanza solerte e intelligente.

Ma questa vigilanza è relativamente facilitata all'ispettorato dalle disposizioni dei contratti, le quali prescrivono che nessuna delle sopradette spese può essere fatta senza l'espresso consenso del governo, e dal fatto che ciascuno dei fondi con cui la spesa si deve sostenere ha una gestione sua propria e un apposito bilancio da cui apparisce quali sono le somme di cui può al bisogno disporre.

È quindi evidente da quanto è stato detto che coi contratti ora in vigore il controllo dell' amministrazione sociale è diventato molto più semplice, e potrà in conseguenza diventare altrettanto più efficace.

(Dal *Popolo Romano*).

(*Continua*).

IL SERVIZIO SANITARIO

SULLE

FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1884

Di recente pubblicazione, abbiamo ricevuto *I dati statistici del Servizio sanitario per l' anno* 1884 *sulle ferrovie dell' Alta Italia.*

Lo scopo a cui tende la compilazione di questo lavoro, se a primo aspetto può sembrare di poca importanza, a chi con amore si addentra negli studi economici, sociali ed umanitari, per quanto i medesimi possono riflettere lo organismo delle aziende ferroviarie, e pazientemente ne esamina i risultati, sarà facile rilevare il valore delle deduzioni che ne scaturiscono.

Benchè oltre mezzo secolo sia trascorso da quando la locomotiva aperse la via a rapide e più facili comunicazioni fra città e città, fra nazioni e nazioni, e durante tale periodo, il progresso dell' industria ferroviaria si sia fatto gigante, nullameno, fino ad ora, gli studi iniziati furono rivolti più allo sviluppo e alla produttività della industria

stessa, che non al paziente esame, mercè i dati di confronto, delle innovazioni che si potrebbero introdurre nelle Amministrazioni per l' Esercizio delle Strade ferrate.

Quali e quanti vantaggi non si ricaverebbero da questo studio sulle statistiche, che pur in gran numero vennero pubblicate da molte Amministrazioni allo scopo di migliorare l' ordinamento dell' Azienda con vantaggio proprio e delle classi lavoratrici che da esse dipendono!

Quanto diciamo per le statistiche in genere può valere, a buon diritto, anche per la raccolta dei dati che riguardano il Servizio sanitario e che trovano luogo nella pubblicazione, di cui oggi ci occupiamo.

Il sistema adottato per l' anno che si esamina non ebbe a subire alcuna importante modificazione, perocchè l'esperienza fatta dimostrò che la disposizione dei quadri nei precedenti lavori statistici riflettenti il Servizio sanitario per la rete dell' Alta Italia, è la più logica e meglio rispondente ai bisogni di chi si fa a studiare questa materia.

Tenuto conto come nessuna speciale causa ebbe ad influire sulle condizioni sanitarie del personale durante l'anno 1884, dovendosi pressochè trascurare quelle dipendenti dall' epidemia colerica manifestatasi in alcune località, le risultanze che si ottennero mostrano all' evidenza l' esattezza con cui il lavoro venne condotto a termine, essendosi mantenute costanti le medie malgrado l' attivazione all' esercizio di quasi 300 chilometri di nuove vie, e il conseguente accresciuto numero del personale che venne così ad aumentare l' importanza del presente lavoro.

La Statistica porge i dati che risguardano l' estensione della rete, il numero dei sanitari, i compensi loro accordati, la media spesa del servizio sanitario per chilometro e per agente, il numero dei compartecipanti, quello dei casi di malattia distinti per ogni Servizio, il totale delle giornate di malattia, la media dei casi per agente e dei giorni di malattia per ogni caso e, da ultimo, la classificazione delle giornate di malattia.

Le egregie persone che attesero alla compilazione di questa Statistica, mentre rendono le meritate lodi ai medici consorziali, che pella maggior parte corrisposero con encomiabile diligenza nel fornire i registri da cui furono desunti i relativi dati, esprimono ad un tempo il desiderio che l' esempio dei più possa essere seguìto anche da quei pochi che, pure in quest' anno, obbligarono a mantenere qualche lacuna, e che da tutti sia riconosciuto il bisogno di usare maggiore severità nell' esercizio della loro missione affine di diminuire l' onere che deriva alla Amministrazione ed al Consorzio di mutuo soccorso per le prolungate assenze, quando ragioni di salute interamente non le giustifichino.

In tal guisa si toglierebbero i troppo frequenti abusi, che si ebbero a lamentare in ispecie tra il personale dei servizi attivi e si eviterebbe che il pernicioso esempio abbia a farsi strada con pregiudizio morale e materiale del personale stesso, giacchè tali abusi sono sempre fomite all' ozio ed alla trascuranza di ogni dovere.

Ciò premesso, passiamo senz' altro all' esame dei dati riassuntivi fornitici dal quadro a pagina 152 della Statistica.

L' estensione chilometrica pel servizio sanitario sull' intiera rete fu di chilometri 3801, così ripartiti fra le 4 Divisioni di cui si componeva la rete stessa: 1ª Divisione, chilom. 891, 2ª Divisione, chilom. 1091; 3ª Divisione, chilom. 654; 4ª Divisione, chilom. 1161.

Il numero totale dei medici del Consorzio fu di 780, dei quali 166 nella 1ª Divisione, 255 nella 2ª, 115 nella 3ª e 244 nella 4.ª

I compensi accordati ai predetti sanitari consistettero in una retribuzione in danaro di totali L. 49,292.40 e nel rilascio di biglietti di libera circolazione per chilom. 29,674, di biglietti per un solo viaggio per stazione da indicarsi per chilom. 144,474 e di biglietti per stazione fissata per chilom. 115,466.

La media di questi compensi fu per ogni medico di L. 63.19 in denaro, di chilom. 38 in biglietti di libera circolazione, e di chilom. 333 in biglietti per un solo viaggio, sia per stazione da indicarsi che per stazione fissa.

Il numero del personale affidato a ciascun sanitario fu in media di 37.

L' onere che pel servizio sanitario venne a gravare sul Consorzio di mutuo soccorso fu in media di L. 12.96 per ogni chilometro, e di L. 1,69 per ogni agente. Il contributo invece prestato per lo stesso servizio dall' Esercizio, fu in media per ogni chilometro, di chilom. 7.80 in biglietti di libera circolazione, e di chilom. 68.38 in biglietti di viaggio gratuito, e, per ogni agente, di chilom. 1.02 in biglietti di libera circolazione, e di chilom. 8.95 in biglietti di viaggio gratuito, non compresi nei biglietti di viaggio gratuito, quelli di cui all' art. 11 del Regolamento relativo.

Il numero degli agenti compartecipanti ai benefizi del servizio sanitario fu di 29,014, così ripartito fra i vari servizi:

Amministrazione centrale		Agenti	139
Economato		»	165
Manutenzione e Lavori		»	9,095
Traffico		»	11,344
Trazione e Materiale	Agenti diversi	»	3 258
	Operai	»	5,013
		Totale Agenti	29,014

Nel corso dell' intiero anno 1884, si verificarono 31,689 casi di malattia, così distinti per ogni servizio:

Amministrazione centrale		casi	43
Economato		»	112
Manutenzione e Lavori		»	6,967
Traffico		»	14,541
Trazione e Materiale	Agenti diversi	»	6,389
	Operai	»	3,637
		Totale casi	31,689

Le giornate di malattia furono in totale 362,505 e vengono così classificate:

Febbri semplici		giornate	24,540
Malattie dell' apparecchio	Innervazione	»	22,799
	Udito	»	1,491
	Visione ed ann.	»	11,835
	Circolazione	»	11,042
	Respiratorio	»	54,901
	Digestivo	»	75,419
	Genitale e vie orinarie	»	9,758
	Movimento (non originate da cause traumatiche)	»	47,710
Malattie della pelle e del tessuto sottocutaneo		»	20,140
Malattie infettive o zimotiche		»	27,077
Cause traumatiche (violenze esterne)		»	55,793
		Totale giornate	362,505

La media della durata per ogni malattia fu di 11 giorni.

Questi dati riassuntivi che abbiamo riprodotto, trovano poi in altre parti della Statistica il loro particolareggiato sviluppo, in un complesso di quadri che dànno specificatamente i dati per ogni singolo sanitario e per la tratta ad esso affidata.

Noi non ci accingeremo certamente all' improbo lavoro di farne il riassunto, stimando questi brevi cenni sufficienti a dimostrare, quanto da noi si apprezzi l' opera di quegli egregi funzionari che, sì minutamente, sanno informarci di tutto quanto riflette le nostre ferrovie.

L'UNIFORMITA' DEI SEGNALI FERROVIARI

Con decreto del 15 novembre u. s., il ministro francese dei lavori pubblici instituiva un codice uniforme pei segnali da scambiarsi fra gli agenti dei treni e quelli lungo le linee sulle ferrovie francesi.

È certo che l'on. Demòle, con queste disposizioni regolamentari cui ha sottoposto il suo nome, mostrò di comprendere l'importanza che, fra tutte le questioni cui dà luogo l'esercizio tecnico delle ferrovie, assume quella relativa all'uniformità dei segnali, in rapporto specialmente alla sicurezza pubblica; e noi additiamo il suo esempio a chi spetta in Italia, nella speranza che anche nel nostro paese vorrà porsi mano ad un' opera tanto utile, e resasi ancor più necessaria coll'attuale regime ferroviario, nel quale abbastanza numerosi sono i tronchi e le stazioni comuni a Società diverse.

Il riprodurre in queste colonne testualmente il nuovo codice francese dei segnali ferroviari, tornerebbe, a nostro avviso, di un'utilità assai discutibile, come che molti particolari di quel regolamento sfuggano all'interesse generale della questione; ma franchera però la spesa che noi, prendendo occasione dal nuovo atto del Ministero francese, vi ci intratteniamo sopra, allo scopo specialmente di ricercare le ragioni che in modo essenziale consigliano a seguire, in questa materia, la via che ora ci viene additata dalla Francia, ma che già prima fu battuta dalla Germania, dall'Austria-Ungheria, dalla Svizzera e persino dall'Inghilterra che è il paese classico della libertà industriale.

Forse non saranno molte nè gravi le differenze che in Italia corrono fra i sistemi di segnali dalle varie Società adottati; ma ad ogni guisa, la possibilità sola che per parte di un'Amministrazione, coll'unico fine anche di mostrarsi più sollecita nel seguire i progressi della scienza e dell'industria, si venissero ad adottare sistemi di segnalazione diversi da quelli adoperati dalle altre società, è più che sufficiente per dimostrare l'utilità intrinseca di superiori disposizioni, le quali, nel limite del possibile e senza incagliare quel naturale progresso che è desiderabile venga a svolgersi nell'esercizio delle nostre ferrovie, valgano a mantenere nei segnali lungo le ferrovie un'uniformità, sì strettamente annessa alla sicurezza dei viaggiatori ed alla regolarità del servizio.

Se oggi però noi parliamo di quest'opera regolamentare, non lo facciamo già colla speranza di vederla sì tosto condotta a termine, perché l'esempio stesso di quanto accadde in Francia, ci fa edotti delle difficoltà che vi hanno a superare, tanto più gravi in uno Stato come il nostro, in cui l'industria dell'esercizio ferroviario, per quanto progredita, può dirsi ancora in piena via di trasformazione. Ond'è che ci terremo contenti se non saremo stati degli ultimi a sottoporre il quesito alle persone dirigenti le pubbliche nostre cose, e la nostra voce avrà valso a sollevare e mantener viva una questione, che ben merita l'attenzione e lo studio di coloro, che sovraintendono con indefesso zelo e non minor lode agli interessi ferroviari italiani.

Abbiamo detto che l'esempio della Francia ci consigliava a non sperare in una troppa sollecita soluzione della questione, ed infatti rileviamo dalla relazione fatta a questo proposito dal signor Picard, direttore generale dei ponti e strade, delle miniere e ferrovie in Francia, che fino dal 1857 erasi in quel paese ufficialmente constatata la necessità di stabilire un'uniformità nei segnali lungo le ferrovie, e solo nel corrente anno ciò che prima era desiderio, ha potuto divenire realtà.

E la ragione del lungo tempo trascorso prima che dal Governo si potesse prendere un provvedimento tanto reclamato dalla comune utilità, consistette specialmente nel fatto che il Governo, sino a che vide l'industria dell'esercizio ferroviario in piena via di trasformazione, non credette di dover imporre alle varie Compagnie un'unificazione che per allora credeva se non addirittura impossibile, per lo meno molto difficile.

Nè a sollecitare la riforma bastarono i funesti avvenimenti del 1870-71, i quali pure servirono a meglio dimostrare, l' importanza della parte riservata alle ferrovie nelle operazioni militari ed a convincere la pubblica opinione dei pericoli che alla difesa nazionale possono derivare dalla varietà dei segnali adoperati sulle diverse reti.

In quell'occasione il Governo francese, in conformità del parere emesso dalla Commissione superiore militare delle ferrovie, si limitò a rendere, con un ordine di servizio, uniformi i segnali e le regole concernenti la circolazione dei treni per trasporti strategici da effettuarsi al di là della linea di operazione.

Ma la questione fu nel 1882 risollevata, e questa volta davanti al Parlamento, per opera dei deputati signor Delattre e De Janzè ed altri loro colleghi, i quali presentarono alla Camera una proposta di legge relativa alla *sicurezza pubblica sulle ferrovie*. Gli onorevoli autori di questa proposta instavano, con termini assai pressanti, perchè si obbligassero le Compagnie a rendere identici i loro segnali, affinchè fosse possibile, occorrendo, di far passare gli agenti d'una rete sopra un'altra, senza correr pericolo di deplorevoli errori ed accidenti.

Venne chiamato a dare il suo avviso sulla preaccennata proposta il Comitato dell'esercizio tecnico, il quale non credette di ravvisare nella diversità dei segnali adottati sulle differenti reti, tutti quei gravi inconvenienti che a tutta prima potevano temersi. Conchiuse tuttavia coll'affermare che fosse utile il completare l'uniformità di *linguaggio* dei segnali, attribuendo uno stesso e solo significato a ciascun suono o posizione degli apparecchi.

Il Consiglio di Stato, nella seduta del 9 aprile 1884, ha pure pronunciato il seguente avviso: « che potesse esser utile l' uniformità delle regole relative al *linguaggio* dei segnali, pur lasciando alle Compagnie, per quanto si riferisce alle condizioni di costruzione e di manovra degli apparecchi, quella libertà che è indispensabile ad ogni progresso ». Quel Consiglio osservava poi ancora che l'Amministrazione governativa francese aveva per l'invocato provvedimento tutti i poteri necessari, trattandosi di misure di competenza per natura loro del potere esecutivo, del quale non conveniva, in siffatta materia, scemare le prerogative. Che d'altronde non era necessaria una legge, ma bastava un semplice regolamento,

Così le conclusioni del Consiglio di Stato concordavano con quelle del Comitato dell'esercizio tecnico, non mirando sì l'une che l'altre se non alla sola uniformità di *linguaggio* dei segnali.

Occorre infatti, per quanto riguarda i segnali, far distinzione dei segni o suoni che sono destinati a produrr e o del significato che loro devesi attribuire, dalla loro strut

tura e dai mezzi meccanici coi quali si manovrano, ed infine dalle regole secondo cui si procede al collocamento ed alla ripartizione degli apparecchi.

Non sarebbe possibile, senza chiudere la via al progresso, regolare con un unico sistema tutti i dettagli di disposizione meccanica: ciò del resto tornerebbe di un' utilità molto discutibile.

Del pari non si potrebbero stabilire principii assoluti e formole invariabili per la ripartizione dei segnali sulle diverse linee, dipendendo siffatta cosa essenzialmente dal profilo, dal tracciato e dalle condizioni del traffico di ciascuna linea.

Una vera utilità invece deriva dall'uniformità del significato da attribuirsi ai segni od ai suoni, ovvero del *linguaggio* dei segnali.

Non mancarono però in Francia, come certamente accadrà fra noi, coloro i quali revocarono in dubbio l'utilità del provvedimento, anche ridotto a tali proporzioni. Ed invero taluni ingegneri vollero rilevare gli ostacoli che ne risulterebbero al miglioramento progressivo dell'esercizio, i pericoli cui si andrebbe incontro durante il periodo di trasformazione, e gli inconvenienti che si hanno ognora nel modificare i regolamenti e le abitudini del personale. Osservarono gli oppositori che gli agenti dei treni non sono mai, per così dire, distolti dalla loro rete; che i tronchi comuni sono pochi e di breve estensione; che, occorrendo, si potrebbe ricorrere al sistema del *pilotaggio*, facendo cioè accompagnare gli agenti di un treno che entra in una linea appartenente ad un'altra Compagnia, da un agente dipendente da quest'ultima; che, in caso di guerra, le Compagnie provvederebbero ciascuna, col proprio personale, ai trasporti sopra le reti loro appartenenti al di qua della linea di operazione; che infine l'uniformità dei segnali non sarebbe sufficiente garanzia da permettere di lanciare impunemente i macchinisti su linee, di cui non hanno l'abitudine e non conoscono il tracciato ed il profilo.

Ma queste osservazioni non valgono a convincerci, come non hanno convinto il Governo francese, che inutile sia la richiesta uniformità nel linguaggio dei segnali.

Anzitutto, per quante cure e per quanta abilità si impieghino nel preparare i trasporti militari, non si deve trascurare di prevedere certe eventualità, le quali potrebbero render necessario il passaggio degli agenti della trazione e dell'esercizio di una rete sopra un'altra. L'argomento poi avversariamente addotto che cioè l'uniformità dei segnali non varrà mai ad escludere ogni pericolo, per quanto specioso, non induce evidentemente a far ritenere inutile il provvedimento.

Nè infine hassi a temere che, adottandosi l'uniformità dei segnali, si chiuda il campo ai perfezionamenti ed al progresso dell'esercizio, ove, ben inteso, nella trasformazione si proceda colla necessaria prudenza. Per verità, parlando sempre della sola uniformità di *linguaggio* dei segnali, ben si può ritenere compatibile con essa la libertà alle Compagnie di esperimentare, coll'autorizzazione governativa, nuovi apparecchi. D'altra parte poi, anche un regolamento sull'uniformità dei segnali non necessita un'assoluta immutabilità, ma potrà perfezionarsi e seguire grado a grado i progressi dell'arte e della scienza. Che anzi esso ben potrebbe contribuire a questi progressi, come fonte d'ordine e di metodo, e come mezzo atto a far convergere ad uno stesso fine gli sforzi delle diverse compagnie.

Certamente che un siffatto provvedimento importerebbe, per conseguenza, delle trasformazioni le quali darebbero luogo a spese assai considerevoli su certe reti: ma questa non deve essere per noi una difficoltà come non lo fu nella vicina Francia, perchè ben vi sarebbe modo ad ottenere che da queste opere non avessero a sovracaricarsi oltre misura od a perturbarsi i bilanci delle Compagnie. Ci pare pertanto di avere sufficientemente dimostrata l'importanza dell'argomento preso a trattare, e prima di por fine al nostro dire, vogliamo far cenno delle ultime fasi per cui passò l'elaborazione del nuovo codice francese, cercando infine di darne ai lettori almeno una vaga idea.

In seguito ai già menzionati pareri del Comitato dell'esercizio tecnico e del Consiglio di Stato, il ministro dei lavori pubblici, invitava, con lettera 29 ottobre 1884, la Sezione di controllo del predetto Comitato, a procedere alla redazione di un *Codice dei segnali*, che doveva avere per oggetto di « unificare il *linguaggio* dei segnali ottici ed acustici da scambiarsi fra gli agenti dei treni e quelli lungo la via o nelle stazioni.

In conformità di questo invito, la Sezione di controllo preparò un primo progetto, destinato a servire di base agli studi ed alle osservazioni delle Compagnie e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Dopo approfondita discussione di queste osservazioni, nonchè delle contro-proposte che ad esse si appoggiavano, e dopo numerose Conferenze coi delegati delle Compagnie, la Sezione di controllo procedette alla definitiva redazione del codice, che, presentato al Ministero, venne approvato con decreto 15 novembre u. s.

Di questo codice abbiamo già detto che non intendevamo di esaminare qui tutte le disposizioni. Ma perchè i lettori ne abbiano almeno una lontana idea, rammentiamo loro che esso determina le regole relative al *linguaggio* dei segnali fissi o mobili della via e dei treni, nonchè dei segnali di partenza ed arrivo dei treni nelle stazioni. Si è solo fatta eccezione:

a) Pei segnali con campane elettriche lungo le linee ad un solo binario, i quali non interessano direttamente gli agenti dei treni, e la di cui uniformità di *linguaggio* non potrebbe essere attuata senza una profonda trasformazione di tutti gli apparecchi della rete del Nord;

b) Pei segnali d'avviso di circolazioni straordinarie, i quali non hanno che un'importanza secondaria e formano attualmente oggetto di studi ed esperienze, di cui conviene attendere i risultati;

c) Pei segnali di manovra delle macchine, le cui regole assai complesse non parvero ancora suscettibili di essere ridotte a sistema, che possa dirsi abbastanza fondato e pratico.

A chi fermi la sua attenzione sul nuovo codice, non isfuggirà certamente che i suoi compilatori cercarono di evitare, il più che fosse possibile, le innovazioni, e che fecero ogni sforzo per non dare luogo che a soluzioni semplici e precise, e per non scegliere se non quelle che diedero sin' ora migliori risultati e furono più generalmente in uso sulle diverse reti.

Finalmente, e questo vogliamo rilevare pel caso che in Italia si ponesse mano ad un simile lavoro, le Compagnie, pur non tralasciando di far presenti ai compilatori del nuovo codice, gli argomenti che secondo loro consigliavano di soprasedere al regolamento proposto, diedero tuttavia pressochè assoluta adesione, sotto il punto di vista tecnico, alle proposte del Comitato di controllo.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Consiglio d'amministrazione della Rete Mediterranea nella sua seduta del 27 novembre u. s., approvò la proposta della Direzione generale d'aumento di stipendio agli impiegati, secondo le norme regolamentari vigenti sulle ferrovie dell'Alta Italia, con decorrenza dal 1.o luglio u. s.

Il ritardo nell'approvazione di tale aumento, dipeso unicamente da necessità contabili e amministrative, non ha, come ripetutamente noi abbiamo detto, per nulla pregiudicata la condizione degli impiegati, essendo stata mantenuta ferma la decorrenza suddetta.

Oltre tale deliberazione, il Consiglio ha accolta la domanda del signor comm. Ponzone capo-traffico, d'essere collocato a riposo, dando al predetto funzionario un trattamento speciale, cioè una gratificazione di lire 30 mila, in benemerenza dei servizi prestati.

Accolse pure la domanda di dimissione presentata dal cav. ing. V. Ottolenghi, nominato ispettore superiore delle strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici.

Ha quindi approvato il riordinamento del Servizio del movimento e traffico del 1.o Compartimento, alla cui dirigenza è stato nominato il comm. Bachelet, e quale suo aggiunto il comm. Chardon, col grado di Capo divisione.

Le linee vennero divise in 5 Ispettorati principali: il 1.o a Torino, diretto dal comm. Stanzani, nominato ispettore principale; il 2.o a Milano diretto dal commendatore Confalonieri, nominato Capo divisione; il 3.o ad Alessandria diretto dal cav. L. Molteni; il 4.o a Genova diretto dal cav. Lanfranchi; il 5.o a Firenze diretto dal cav. ing. Municchi.

Il cav. Davico, Ispettore alla 1.a Divisione, è destinato presso l'Ispettorato del Servizio centrale per le verifiche contabili;

Il cav. Challiol, Ispettore alla 1.a Divisione, è pure aggregato al detto Ispettorato del Servizio centrale per la sorveglianza del personale viaggiante.

Provvisoriamente l'Ufficio legale della 1.a Divisione del traffico funzionerà, colle attuali attribuzioni, presso il Servizio centrale per l'intiero Compartimento.

Sino a che non sia costituita la Direzione dell'esercizio in Torino, il Servizio del movimento e traffico dipenderà, temporaneamente, dalla Direzione generale e corrisponderà direttamente, sia con essa e coi Servizi che ne dipendono, sia colla Direzione dell'esercizio di Napoli.

Tale riordinamento comincierà a funzionare col 1.o gennaio p. v.

><

Ci consta che la Direzione generale della Mediterranea sta studiando il riordinamento del Servizio della manutenzione e dei lavori e crediamo che il nuovo regolamento andrà in vigore il 1.o gennaio, e che nella prossima seduta del Consiglio d'amministrazione saranno presentate le proposte per il personale destinato a detto Servizio.

><

Siamo lieti di annunziare che finalmente sono soddisfatti i voti generali dei viaggiatori di avere una illuminazione nell'interno delle vetture ferroviarie, la quale permetta loro di leggere facilmente e comodamente durante il viaggio, locchè fu prima impossibile, attesa la luce insufficiente emanata dalle attuali lampade ad olio, venendo così tolta anche la vista poca gradita delle coppe sempre lorde di olio, che pel sistema stesso delle dette lampade è inevitabile.

Una grande officina per la fabbricazione e compressione del gaz ricco verrà costruita nel recinto della Stazione centrale di Milano, a cura dell'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche per conto della Rete Adriatica.

Altre due officine, una a Savona e l'altra a Roma, verranno pure costruite dall'Amministrazione predetta, potendosi in tal modo procurare l'illuminazione a gaz che verrà gradatamente estesa a tutti i treni diretti delle due Reti.

Ciascuna vettura sarà munita di un apposito serbatoio pel gaz compresso, la capacità del quale permetterà la durata di illuminazione di almeno 40 ore per ciascuna delle lampade esistenti nell'interno della vettura. Con ciò si otterrà che durante la composizione e scomposizione dei treni nelle stazioni intermedie, non avrà luogo alcuna interruzione nell'illuminazione.

Le lampade, mentre che col massimo della luce di cui saranno capaci, permetteranno di leggere in qualunque punto del compartimento, saranno provvedute di un speciale apparecchio, a mezzo del quale i viaggiatori potranno ridurre la fiamma a quella debole di una *veilleuse*, togliendosi così l'incomodo della luce troppo viva pel tempo in cui desiderano riposare.

><

Sappiamo che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha invitato la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ad assumere la direzione dei lavori, di compimento del primo tronco e di esecuzione del secondo, della linea di diramazione dalla Stazione al Porto di Napoli.

Il sig. comm. Oliva, direttore delle costruzioni, ebbe dalla Società predetta l'incarico di prendere allo scopo preaccennato opportuni concerti col Ministero.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha ultimato e sottoposto all'approvazione governativa il progetto di ampliamento e di sistemazione delle officine di riparazione del materiale rotabile in Verona.

La Società essendo pronta a dar principio all'esecuzione dei lavori, ha vivamente interessato il Ministero dei lavori pubblici a munire sollecitamente il progetto stesso della superiore approvazione.

><

Ci è noto che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici affine di aver visione degli studi esistenti per una nuova linea ferroviaria che, staccandosi in un punto fra Civitavecchia e Corneto, per Viterbo, Montefiascone, Bolsena ed Acquapendente, andasse a congiungersi o colla linea Asciano-Grosseto o colla Chiusi-Siena.

La predetta Società ha chiesto di essere autorizzata a procedere agli studi e verifiche sopra luogo onde poter concretare il progetto tecnico della linea.

I vantaggi di una siffatta ferrovia sono così evidenti da non aver proprio bisogno di dimostrazione alcuna. Essa, oltre al mettere tutti i paesi che dovrebbe toccare, in diretta comunicazione col mare, riempirebbe una grande lacuna della nostra rete ferroviaria e formerebbe una utilissima succursale alla ferrovia maremmana, la quale per la sua speciale situazione e per le moltissime opere d'arte che lungo di essa vi si succedono, può facilmente andar soggetta a qualche interruzione, con gravissimo danno dell'Amministrazione ferroviaria, dello Stato e del commercio.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che possa oppruvarsi il progetto definitivo per la costruzione del tronco Priola-Trappa, della ferrovia Ceva-Ormea, secondo il tracciato che stabilisce la stazione di Garessio presso il cimitero. La spesa preventivata per l'esecuzione del tronco rileva a lire 1,280,000 comprese L. 61,400 per imprevisti.

><

Il Consiglio suddetto ha riconfermato un suo precedente voto favorevole al tracciato sulla sinistra del Lemene per la ferrovia Portogruaro-Casarsa.

><

Riceviamo notizia dal grandioso cantiere pel ponte sul Po a Casalmaggiore, in servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, che mercè le lodevoli disposizioni date dalla Società nazionale delle Officine di Savigliano, assuntrice dei lavori di costruzione del ponte, si sono oramai superate le maggiori difficoltà che presentava l'importantissima opera, imperocchè le fondazioni di tutte le pile da stabilirsi in acqua sono compiute. Restano da impiantarsi altre pile; ma queste devono stabilirsi in golena ed a profondità ben minore di quelle fondate in acqua, per cui non presenteranno alcuna difficoltà di costruzione. Per le pile già fondate procedono con attività i lavori di soprastruttura.

><

Il Consiglio comunale di Felizzano ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici, perchè venga sottoposto all'esame del Consiglio superiore, il progetto di massima per una ferrovia a scartamento normale del secondo tipo economico, da Nizza Monferrato a Moncalvo per Felizzano, seguendo le valli del Tiglione e della Stura, della lunghezza di 44 chilometri e del presunto costo di 3 milioni.

Di questo nuovo progetto di ferrovia, della quale il Comune di Felizzano intende di domandare la concessione al Governo non appena avuto l'assentimento degli altri Comuni interessati, daremo alcuni ragguagli nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Ci informano da Cagliari che la Società di Monteponi ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio perchè la ferrovia Monteponi-Portovesme sia equiparata alle ferrovie complementari della Sardegna che si dovranno costruire in forza della recente legge emanata in proposito.

Sappiamo che il predetto Ministero ha rimesso l'istanza a quello dei lavori pubblici raccomandando che, nell'interesse dell'industria mineraria della Sardegna, venisse favorevolmente accolta.

><

La Camera di commercio ed arti di Carrara, facendosi eco dei commercianti del proprio distretto ha instato presso il Governo per ottenere la fermata ad Avenza del treno diretto n. 36 in partenza da Pisa alle 9.45 antim., con arrivo a Genova alle 2 pom. La mancanza di una tale fermata impedisce ai commercianti Carraresi di valersi della più pronta comunicazione che si abbia con Genova, cui si collegano, per l'industria dei marmi, rapporti quotidiani di scambi e di ogni specie d'affari.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti le strade ferrate:

a) Opinò che possa approvarsi il progetto concernente i lavori di compimento della ferrovia da Colico a Sondrio, ritenuti necessari dalla Commissione che ha proceduto alla visita di ricognizione della linea, e che sia conveniente accettare per l'esecuzione dei medesimi l'offerta fatta dalla Impresa Frova. L'importo dei lavori stessi è valutato di L. 200,000;

b) Ritenne che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i progetti: 1. Pei lavori di consolidamento della trincea Brindisi al kilom. 187 e 200 della ferrovia Napoli-Metaponto, il cui importo è preventivato di L. 12,000; 2. Per l'aggiunta di due binari per le merci e di una piattaforma nella stazione di Bressana Bottarone, della ferrovia Voghera-Pavia, allo scopo di togliere l'ingombro dei carri di transito che si verifica nella stazione stessa. La spesa perciò occorrente ammonta a L. 21,000.

c) Ha riservato di dar parere, domandando schiarimenti, in ordine alla questione della maggiore spesa occorrente pel compimento dei lavori della galleria di Montebove, lungo la linea da Roma a Solmona; e sul progetto di convenzione con la impresa costruttrice della galleria medesima per la esecuzione dei lavori eccedenti il quinto dell'ammontare di appalto;

d) Opinò che non siano da applicarsi le multe per ritardo nella consegna e posa in opera di materiale ferroviario, alle seguenti ditte: 1. Alla Società delle Officine di Savigliano per le travate metalliche dei ponti lungo la ferrovia da Carmagnola a Bra; 2. Alla Impresa Bosisio per gli scambi ed i meccanismi fissi delle stazioni del tronco Ravenna-Cervia (ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini);

e) Avvisò che meritino l'approvazione ministeriale il progetto e l'atto di sottomissione relativi alla esecuzione de' lavori di consolidamento e di finimento del primo tronco della ferrovia da Taranto a Brindisi, per un importo totale di L. 45,000.

><

Diamo le informazioni promesse col *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto d'appalto del tronco della ferrovia da Battipaglia a Castrocucco, compreso fra Ricadi e Parghelia, della lunghezza di m. 10,389.

Il costo totale del tronco è preventivato in lire 2,722,200; e questa somma va divisa in lire 2,186,200 per lavori compresi nello appalto ed in lire 537,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento e dei meccanismi fissi, e per gli imprevisti. Il

costo medio chilometrico del tronco risulta di lire 262,027.14.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da n. 15 rettilinei della totale lunghezza di m. 6478.58 e da n. 14 curve dello sviluppo complessivo di metri 3910.42. Il raggio minimo delle curve è di metri 400. La lunghezza delle curve di raggio da 600 a 1800 è di m. 1031.48. La lunghezza delle curve con raggio inferiore a m. 600 è di m. 2878,94.

Nell'andamento altimetrico si hanno: 10 tratti orizzontali della lunghezza in assieme di m. 4804.61; 4 in ascesa dello sviluppo di m. 2197.39, e 5 in discesa lunghi m, 3387. La pendenza massima adottata raggiunge il 12 per mille.

Le opere d'arte più importanti da costruirsi lungo il tronco sono le seguenti:

1. Viadotto *La Ruffa* a due ordini di arcate, il superiore in 8 luci da m. 12 e l'inferiore in quattro di m. 10.64; altezza massima m. 42.88;

2. Viadotto *La Brage* in tre archi di m. 15; altezza m. 35.20;

3. Viadotto *Valle dell'Acqua*, in sei aperture di m. 10; altezza m. 18.74;

4. Viadotti *Lumia* e *Brumaria*, in tre arcate ciascuno di m. 10; altezza, il primo m. 15.45 e m. 22.48 il secondo;

5. Viadotto *La Grazia*, in 5 aperture della luce di m. 18 e dell'altezza di m. 33.28.

Le opere d' arte minori, cioè acquedotti, ponticelli, sottovie e ponti di luce inferiore a m. 10, sono preventivate in numero di 39.

Lungo il tronco sono proposte una sola galleria della lunghezza di m. 212.40; una stazione per l'abitato di Trapea e una fermata per quello di Parghelia.

All'alloggio del personale di sorveglianza dovranno provvedere n. 14 case cantoniere, di cui 10 semplici e 4 doppie.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto ottobre 1885.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza delle 18 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4354.21							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di ottobre . m. l.	4187.05	4157.44	3919.01	4139.72	3832.24	1483.74	3660.18
Idem. eseguita a tutto il mese di settembre . . . »	4159.85	4137.84	3818.06	4114.32	3743.61	1415.22	3409.07
Avanzamento totale delle Gallerie nel mese di ottobre . . m. l.	27.20	19.60	100.95	25.40	88.63	68 52	251.11
Restano da perforarsi m. l. 167.16							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . m. l. 8,288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva — Imbocco nord (Ronco)	592.—	592.—	592.—	592.—	592.—	592.—	—
Imbocco sud (Ponterosso)	185.—	140.50	140.50	140.50	140.50	139.50	—
Attacchi dalla Gall. di direzione dell'imbocco Sud e dai pozzi	3744.45	2310.20	2054.85	2038.35	1901.85	1199.85	—
Attacchi dalla Finestra della Pieve	1063.—	1000 —	1000.—	1000.—	1000.—	888.—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in ottobre . m. l.	5584.45	4042.70	3787.35	3770.85	3634.35	2819.35	—
Perforazione eseguita a tutto settembre . . . . »	5234.45	3785.70	3582.35	3533.85	3367.35	2512.35	--
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di ottobre m. l.	350.—	257.—	205.—	237.—	267.—	307.—	—
Restano da perforarsi m. l. 2.703.93							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi — Galleria di direzione . . . . . m. l.	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15	175.15
Pozzi vert.li N. 2.3.7 e 8 e Finestra della Pieve »	502.32	502.32	502.32	93.80	93.80	93.80	501.72
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—	562.—
Totale avanzamento delle Gall.e ausiliarie e pozzi in ottobre m. l.	1239.47	1239.47	1239.47	830.95	830.95	830.95	1238.87
Perforazione eseguita a tutto settembre . . . . »	1223.75	1223.75	1223.75	830.95	830.95	830.95	1224.34
Avanzamento Gall.e ausiliarie e pozzi nel mese di ottobre m. l.	15.72	15.72	15.72	—	—	—	14.53

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di ottobre { 1° tronco . . . . L. 17,222,932.82
2° id. . . . . » 12,719,852.—

TOTALE L. 29,942,784 82

Importo dei lavori eseguiti a tutto settembre { 1° tronco . . . . L. 16,714,158.44
2° id. » 12,026,518.— } » 28,740,676.44

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di ottobre pei due tronchi . . . . L. 1,202,108.38

Giornate di operai impiegate nel mese di ottobre { 1° tronco . . . . N. 58.862.75
2° id. . . . . » 91.423.—

TOTALE N. 150.285.75

Media giornaliera delle giornate di operai in ottobre N. 4,847.79.

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunuciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto definitivo della ferrovia Ponte S. Venere-Melfi-Potenza;

Id. ampliamento stazione di Carubba lungo la linea Messina-Siracusa (Ferrovie Sicule);

Id. modificato per un ponte in ferro sull' Adige interno della città di Legnago e rampe d' accesso;

Id. impianto doppio binario fra Chiavari e l' imbocco ovest della galleria di Riva lungo la linea Genova-Pisa (Ferrovie Medit.);

Id. di una condotta d' acqua potabile nel fabbricato viaggiatori in stazione centrale di Palermo (Ferrovie Sicule).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Colico-Chiavenna. — Alle ore 10 ant. del 14 corr. dicembre, presso il Ministero dei lav. pubblici e la prefettura di Sondrio, avrà luogo, simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, l' asta per il definitivo deliberamento dell' appalto delle opere e provviste accorrenti alla costruzione delle travate metalliche pei ponti del tronco Campo-Chiavenna della ferrovia Colico-Chiavenna. Il prezzo, a base d'asta, è ridotto a lire 132,100.96, in seguito alla diminuzione di lire 5,20 per cento fatta in tempo utile su lire 139,347 ammontare del deliberamento provvisorio susseguito all'asta del 27 ottobre p. p. (V. n. 41 e 44 del *Monitore*).

Ferrovia Adria-Chioggia. — Col mezzodì del 14 corrente dicembre, scadono i fatali per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla posa dell'armamento pei tronchi Loreo-Adige, Adige-Lusenzo, Lusenzo-Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia con provvista e posa in opera della ghiaia e delle traverse, e con posa dei meccanismi fissi nelle stazioni, il quale appalto, in seguito all'incanto tenutosi il 20 novembre u. s. presso il Ministero dei lavori pubblici, venne provvisoriamente deliberato per la presunta somma di lire 336,190.75, dietro l' ottenuto ribasso di lire 22,77 per cento su quella di stima. (V. n. 44 del *Monitore*).

Ferrovia Catania-Licata. — Andò deserto il 1° esperimento d' asta tenutosi il 24 novembre u. s. presso la Prefettura di Girgenti per l' appalto, in quattro lotti, delle provviste dei ferri di armamento per la galleria Fucile del tronco Favarotta-Licata e pel binario fra la stazione di Licata ed il porto, della ferrovia Catania-Licata. (V. n. 45 del *Monitore*).

Ferrovia direttissima Roma-Napoli. — Nella tornata del 28 novembre u. s. della Camera dei deputati, il ministro Genala, rispondendo all'interrogazione rivoltagli dall'on. Baccarini circa le ragioni che avevano determinato il Governo a dare la preferenza alla linea interna, anzichè alla litoranea, per la ferrovia direttissima Roma-Napoli, disse che la linea litoranea era stata abbandonata perchè troppo costosa, rendendo necessria la costruzione di oltre 18 chilometri di galleria e importando una spesa da 70 agli 80 milioni. Dal confronto fra la linea interna e la litoranea, astraendo da considerazioni di indole strategica, risulta che la spesa colla linea interna si riduce della metà; che per costruire la seconda occorrerebbero 5 anni, mentre bastano 2 per la prima.

Inoltre la litoranea non comporta che un solo binario, mentre l'interna avrà per tutta la percorrenza un doppio binario, e per ciò solo abbrevierà di tre quarti d'ora il tragitto; comportando altresì notevoli ribassi di tariffa.

Infine lungo il litorale alcuni tronchi che potranno essere di leggeri collegati, daranno il vantaggio di avere due anzichè una linea sola.

Dentro il 1886 la linea potrà essere eseguita.

Colla nuova linea poi si andrà da Roma a Napoli in quattro ore e un quarto. Tre quarti d'ora si guadagnano pel solo fatto del doppio binario.

Nel prossimo numero daremo completo il discorso dell' on. Genala: per ora ci basta rilevare con sentito piacere, che le ragioni svolte dal Ministro sono appunto quelle che determinarono l' ing. comm. Alfredo Cottrau a proporre per questa linea il tracciato ora scelto dal Governo e del quale abbiamo altre volte ampiamente parlato.

Ferrovia Viterbo-Corneto. — La *Libertà* scrive: Il 26 novembre u s., i rappresentanti del Consorzio per la ferrovia Viterbo-Corneto si sono recati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo a voler includere la predetta linea fra quelle che saranno comprese nei 1000 chilometri. L'on. Genala ha accolto i sindaci di Viterbo, di Toscanella e di Corneto, non che il vice-presidente del Consorzio e ha detto loro che veramente il governo non era in grado di dare nessun affidamento, ma che sperava che anche la Viterbo-Corneto essere potesse compresa fra i 1000 chilometri.

Sebbene una promessa formale non sia stata fatta, i rappresentanti del Consorzio hanno ricevuto dalle parole del ministro l'impressione che sia molto fondata la speranza per la costruzione della Viterbo-Corneto.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Il 25 del testè decorso mese, compievasi la perforazione, in piccola sezione, della galleria di Sant'Andrea a Sveglia ricorrente nel tronco Montorsoli-Firenze.

Questa galleria è lunga circa metri 1170 ed il suo asse è costituito da due curve, di raggio di metri 400 ciascuna, raccordate fra loro da un rettilineo di metri 60 ricorrente pressochè nel centro della galleria medesima.

Malgrado le non lievi difficoltà derivanti dal tracciamento della galleria in parola e dalla natura dei terreni attraversati, l'incontro delle due avanzate avvenne con perfetta esattezza tanto riguardo all'andamento planimetrico che a quello altimetrico della linea.

Ferrovia Sondrio-Tirano. — Il Consiglio provinciale di Sondrio, nella tornata del 25 novembre u. s., prendeva la seguente deliberazione relativa alla proposta fatta dal cons. Besta per accelerare la costruzione di questa ferrovia:

« Il Consiglio non rinvenendo nella proposta Besta dati abbastanza completi per una deliberazione ed anzi riconoscendo nella medesima domandati alla Provincia sacrifici incompatibili colla sua potenza finanziaria, sempre desiderando che la linea Sondrio-Tirano abbia ad essere attuata nel più breve termine possibile, passa alla nomina d'una Commissione, alla quale deferisce il più ampio mandato, per trattare col Governo, onde ottenere la maggior possibile anticipazione della linea sopranominata. »

Ferrovia Ceva-Ormea-al mare. — Nella seduta del 25 novembre u. s., il Consiglio comunale di Torino, chiamato a pronunciarsi sulla proposta della Giunta di « accordare il suo appoggio morale e dichiararsi disposto a far parte di un Consorzio per l'esecuzione del prolungamento della ferrovia Ceva-Ormea al mare, per le valli del Tanaro, della Roscia e dell'Impero, salva ogni determinazione quanto al concorso nella spesa, » approvava la proposta predetta, intendendo però di appoggiare soltanto la linea Ormea-Oneglia e Portomaurizio, e non la nuova linea progettata Garessio-Albenga.

Ferrovia Garessio-Albenga. — I giornali di Genova annunciano che l'ingegnere, cav. Navone, incaricato degli studi d' un progetto di ferrovia fra Garessio e

Albenga per Val di Neva, percorse l'intero tracciato, constatando i seguenti importantissimi risultati: lunghezza del tronco d'allacciamento, chil. 39; pendenza massima, allo scoperto 25 per 1000; pendenza massima in galleria, 20 per 1000, lunghezza della galleria attraverso l'Appennino, metri 6000 circa, con sei pozzi.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — La Giunta municipale di Torino con deliberazione del 26 novembre u. s., non assentiva alla domanda d'aumento di contributo per la costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia dal Colle di Tenda al mare; perchè tale contributo fu ammesso dal Consiglio comunale in seduta 2 aprile 1884 alla espressa condizione che non si avesse ad aumentare, qualunque fosse in proposito la deliberazione della provincia d'Alessandria.

Ferrovia funicolare a Biella. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo*:

« Il 25 novembre u. s., coll'opera dell'ing. Bussi commissario governativo, fu collaudata definitivamente la funicolare Biella Piazzo.

« Furono fatti ripetuti esperimenti colla rottura della corda e la locomotiva fu arrestata istantaneamente, per cui è esclusa anche l'ombra del più lontano pericolo.

« L'ing. Vaccarino autore ed esecutore del progetto si ebbe dall'ing. collaudatore meritati elogi.

« Tra pochi giorni la linea sarà aperta al pubblico ».

Servizio ferroviario. — Le ferrovie del Mediterraneo, tenendo conto dei desideri più volte manifestati dal pubblico circa la convenienza di una Agenzia speciale per la vendita dei biglietti in Milano, e in luogo centralissimo, ha già stabilito che prossimamente, crediamo nella vegnente settimana, i biglietti ferroviari per le proprie reti si acquistino all'ufficio internazionale di viaggi, Galleria Vittorio Emanuele, n. 24.

Allo scopo di poter poi rispondere alle richieste più frequenti dei viaggiatori, specie stranieri, le ferrovie *Paris-Lyon-Mediterranée*, d'accordo colle stesse ferrovie Mediterranee, hanno pure incaricato il medesimo Ufficio internazionale di viaggi della vendita dei propri biglietti; per tal modo, chi, per esempio, deve recarsi a Parigi o a Londra, vi trova, senza perdita di tempo, il biglietto, in servizio cumulativo, anche per quelle città.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — Dietro autorizzazione del ministro dei lavori pubbblici, la Compagnia delle ferrovie dell'Est aprì col giorno 23 novembre u. s., il tronco della linea dalla vallata dell'Ourcq a Esternay, compreso fra La Ferté-Milon e Château-Thierry. Questo tronco ha una lunghezza di metri 46,929.

— Nella seduta del 19 novembre u. s., venne alla Camera dei deputati in Francia presentato dall'on. Eugenio Farcy, a nome anche di numerosi suoi colleghi, un progetto di legge tendente ad ottenere un ribasso nelle tariffe pei trasporti su tutte le ferrovie francesi.

Ferrovie Svizzere. — *Movimento commerciale.* — Tra la ferrovia del Gottardo, la ferrovia Centrale e la Nord-Est vennero concordate le basi circa l'instradamento delle merci ossia circa a far partecipare al movimento delle merci, la futura linea Lucerna-Immensee, da una parte, e la ferrovia argoviese del Sud, dall' altra.

Unità di sistema di tariffe. — La Società ferroviaria della Suisse Occidentale-Simplon ha accettato la tariffa di riforma che sarà presumibilmente posta in applicazione sulle sue linee col 1° marzo 1886. Con ciò l' unità del sistema di tariffa per la classificazione delle mercanzie, sarà applicata su tutte le strade ferrate normali svizzere.

Biglietti ferroviari. — Il nuovo regolamento federale sulla validità dei biglietti di andata e ritorno sulle ferrovie svizzere è destinato a facilitare assai le relazioni fra i punti più distanti della Svizzera, e specialmente del Ticino col resto della Confederazione. Come è noto, la validità dei biglietti di andata e ritorno è stata fissata di due giorni per distanze fino a 100 chilometri, di 3 giorni per distanze da 101 a 200 chilometri, di quattro giorni da 201 a 300 chilometri, e di cinque per distanze maggiori. Ma siccome poi per il ritorno diretto questi biglietti sono valevoli, coi treni notturni, anche per il giorno successivo a quello in cui scadono, così, in realtà si viene a guadagnare ancora un giorno. Per esempio da Lucerna a Lugano vi sono 206 chilometri di distanza e quindi il biglietto di andata e ritorno è valevole per quattro giorni; ma ponendosi in viaggio col diretto notturno del quarto giorno, viene ad estinguersi solo alla mattina del quinto giorno. Fra Berna e Lugano, la cui distanza è di 301 chilometri, la validità del biglietto d'andata e ritorno sarebbe di cinque giorni; invece approfittando del treno notturno da Lugano si arriva tardi nella mattina del sesto giorno a Berna.

Il traforo del Gran San Bernardo. — Pubblichiamo a titolo di cronaca i seguenti cenni su di un nuovo progetto per il traforo del Gran San Bernardo al Colle del Ferret, studiato e proposto al Governo francese dalla Società geografica di Lione.

I progetti ora in discussione sono tre: quello del traforo del Sempione, del traforo del Monte Bianco, e quello da ultimo del Gran San Bernardo.

L'obbiettivo della linea del Sempione sarebbe puramente tedesco; progetto quindi contrario agli interessi francesi: d'altra parte poi quel *tunnel* resterebbe il più lungo che si sia intrapreso sino ai nostri giorni: esso misurerebbe una lunghezza di 20 chilometri e costerebbe 140 milioni.

Il *tunnel* del Monte Bianco sarebbe di 19,220 m. e la spesa di 180 milioni. Per arrivare poi agli sbocchi del *tunnel* si entrerebbe in piene regioni dei ghiacciai.

Ora, al di là di 7 o 8 chilometri è impossibile rendersi conto esatto del costo dell'opera. I *tunnel* troppo lunghi presentano inoltre danni gravissimi, e di già rilevati dall'esperienza nei trafori del Cenisio e del Gottardo.

Gli accidenti, i casi di asfissia per mancanza d'aria sono assai frequenti, e per quanto si faccia su di essi silenzio non possono a lungo nascondersi.

Il *tunnel* del Gran San Bernardo non misurerebbe invece che 9485 metri.

Le sue imboccature si troverebbero all'elevazione di 1620 metri sul livello del mare, e la linea ferroviaria verrebbe difesa contro la tormenta e le valanghe da opportune costruzioni di riparo.

Le pendenze non risulterebbero maggiori di 23 millimetri.

Il rapporto compilato dalla Società geografica lionese aggiunge poi che dal punto di vista economico raramente condizioni più favorevoli si troverebbero riunite: i terreni sono buoni e solidi e si trovano sul luogo stesso dei lavori tutti i materiali necessari alla costruzione.

La linea del Sempione vuole dalla Francia 55 milioni, il Monte Bianco 120, il Gran San Bernardo non domanda che 25 milioni da dividersi in 10 annualità.

I vantaggi della linea del Gran San Bernardo sono dunque indiscutibili tanto più che i traffici per l'Europa centrale ne sono sufficientemente facilitati: il Brennero è troppo all'est, il Monte Cenisio troppo all'ovest ed il Gottardo troppo vicino al Brennero.

La linea del Gran San Bernardo è invece la meno costosa e la più diretta fra Calais e Brindisi, ed è di grande interesse per l'ovest e pel nord-ovest della Francia, per Parigi e per l' Inghilterra.

Ferrovie Spagnuole. — La *Gaceta de los Caminos de Hierro* annunzia prossima la costruzione di una ferrovia a sistema economico fra Guadalcanal e Siviglia, da servire specialmente all'esercizio di grandi miniere di ferro che si trovano in quelle località. La Società concessionaria dicesi che sia inglese.

— Il *Porvenir Vascongado* annunzia pure come prossima l'esecuzione del progetto di una ferrovia da Estella a Durango, lunga 187 chilometri. Questa linea, che passerà per Vittoria ed avrà diramazioni da Durango a Manduca e Deva, metterà la ricca regione d'Estella in comunicazione per Puente la Reine, con Pamplona, per los Arcos e Viana, con Lograno e per Arcedo e Zuniga, con Vittoria. La linea deve inoltre costituire una diretta congiunzione fra il Duranguesado e la Navarra. Essa servirà a portare in direzione di Bilbao il traffico del centro della Navarra.

Ferrovie Greche. — Il *Messaggero di Atene* annunzia che vennero presentate al Governo greco due domande per concessione di ferrovie. Una Compagnia inglese si offre, mediante che lo Stato garantisca l'interesse del 7 1|2 per cento sul capitale, di costruire una ferrovia da Atene a Larissa e da Nauplia a Calamata.

Un'altra Compagnia domanda la concessione delle due ferrovie Atene-Tebe e Tebe-Chalcis.

Ferrovie Russe. — Queste ferrovie avevano, il 1° settembre 1885, un'estensione di 23,628 verste in confronto di 22,682 verste alla stessa epoca dell'anno precedente.

I prodotti lordi dell'esercizio, dal 1° gennaio al 1° settembre 1885, ascesero in media:

Sulle linee dello Stato, a 3170 rubli per versta;

Sulle ferrovie private, a 6638 rubli per versta, e così in media generale a 6289 rubli per versta.

Continua la diminuzione nei trasporti sulle principali ferrovie di mercanzie importate dall'estero.

Una ferrovia dalle Indie alla China. — Il 16 novembre u. s il sig. Hallett ha riferito alla R. Società geografica di Londra intorno alle esplorazioni e misurazioni da lui fatte recentemente in Birmania, nello Siam e negli Stati Schan, allo scopo di studiare il tracciato di una ferrovia che, dalle Indie, passando per la Birmania e lo Siam, vada a terminare in China.

Egli misurò così una linea di 1500 miglia. Le altezze della linea variano tra 1600 e 2200 piedi e le salite sono relativamente facili. Myowaddi, città posta sul confine dei possedimenti inglesi è alta 630 piedi sopra il livello del mare. Da Kiang Hsen la ferrovia attraverserebbe la pianura che confina col Meh Kong sino a Kiang Hung, dove essendo il fiume largo 1620 si dovrebbe costruire un lungo ponte ferroviario.

Kiang Hung è una delle più importanti città commerciali del confine sud-ovest della China.

In questo punto si congiungerebbe la ferrovia colla progettata rete ferroviaria cinese.

La linea di diramazione per congiungere la ferrovia siamese-chinese col porto inglese di Moulmain offrirebbe grandi vantaggi commerciali. La linea principale toccherebbe 481 tra città e grosse borgate e terminerebbe da una parte con Bangkok, città di mezzo milione d'abitanti, e, dall' altra, con Kiang Hsen distante soltanto 190 miglia dalla China.

Il fiume tra Kiang Han e Luang Prabang è navigabile.

Se, come si ritiene, riescirà all'Inghilterra d'impadronirsi della Birmania superiore, allora la ferrovia potrà venir condotta sino a Ssumao, che è la porta della China.

Il grandioso progetto richiederà però molto tempo prima che venga posto in esecuzione.

Ferrovie Indiane. — Il *Times* dà le seguenti informazioni sulle ferrovie strategiche che gli inglesi costruiscono e si propongono di costruire sulla frontiera nord-ovest dell' India:

Il tracciato per attraversare la catena d'Amram non è ancora stabilito. Il progetto primitivo, secondo il quale bisognerebbe traforare un tunnel presso Khojak è vivamente appoggiato, perchè così la linea sarebbe diretta. Ma esso presenta gli svantaggi inerenti alle ferrovie di montagna.

Bisognerebbe costruirlo sopra una pendenza di 15° e stabilire inoltre tre miglia di viadotti, senza parlare del traforo di un tunnel lungo da due a quattro miglia.

D'altra parte il generale Brown propone un progetto che dirige il tracciato di quella linea per Nushki, al sud di Argutu in cui non s'incontrerebbe alcuna montagna. Però questa linea è più lunga 70 miglia dell'altra, e nonostante costerebbe meno e potrebbe cominciarsene la costruzione.

Notizie Diverse

Scuola per macchinisti. — Dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo si aprirà in Napoli una scuola teorica per quegli operai che desiderassero entrare nell' amministrazione come fuochisti e macchinisti di locomotive.

Gli aspiranti a tale scuola dovranno inoltrare istanza all' ingegnere capo-sezione della trazione delle ferrovie del Mediterraneo in Napoli, Roma e Taranto, avere non meno di 19 anni di età e non più di 26, e subire con esito favorevole un esame di scrittura sotto dettatura, una prova delle prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi ed un saggio di lavoro alla lima.

Avvertesi poi che l'istanza non occorre sia stesa su carta bollata.

Nuovo sistema di avvertimento sulle ferrovie. — Nella ferrovia sotterranea di Londra si è testè inaugurato un sistema che merita di essere segnalato.

Tosto che il convoglio ha oltrepassato una delle diverse stazioni che si incontrano su quella linea, un motore automatico fa comparire in ogni compartimento di viaggiatori il nome della staziane che immediatamente succede.

Questo semplice meccanismo produce un risparmio di tempo, evita una quantità di errori da parte dei viaggiatori non pratici della linea, e previene per tempo coloro che devono scendere a una stazione intermedia.

L' idea è supremamente inglese. Il giornale che dà la notizia dice che il sistema introdotto nella linea ferroviaria sotterranea potrebbe con molto vantaggio introdursi anche in tutte le ferrovie della Gran Brettagna.

Ben puossi aggiungere che non parrebbe punto strano se anche per le nostre reti ferroviarie si studiasse un consimile sistema di avvertimento del quale si sono più sopra indicati i vantaggi.

Industria metallurgica — Il 27 dello scorso mese il vapore *Adria* della Compagnia Generale Italiana di Navigazione, ha imbarcato a Castellamare di Stabia il gran ponte metallico sul Rio Metan, di 60 metri di luce netta, costruito nelle officine di Castellamare dall' Impresa industriale italiana per conto della Repubblica Argentina (Ferro-Carril del Norte) e sbarcherà i detti materiali metallici a S. Rosario della Fè, alla Plata.

Questo è il primo ponte costruito in Italia per l' America del Sud. Il comm. ing. Alfredo Cottrau, amministratore delegato della detta Impresa, ha già assunto la costruzione di un altro ponte, ancora più importante, sul Rio las Pedras, per conto del Governo Argentino e che sarà spedito a Buenos Ayres nella prima quindicina di gennaio prossimo con altro vapore di bandiera nazionale.

La fabbricazione dei cementi colle scorie del ferro. — Il *Génie Civil* ha pubblicato un interessante lavoro sopra un nuovo metodo ideato dall'ingegnere Farinaux, per usufruire le scorie ferrose nella fabbricazione del cemento.

Non sono recenti i tentativi di utilizzare queste scorie; ma in generale non ebbero grandi risultati pratici: e non lo ebbe neppure il metodo che poco tempo fa era stato adottato nel Cleveland per la fabbricazione appunto del cemento. Pare che sia invece riservata miglior sorte al processo del sig. Farinaux. L' analisi delle scorie avevagli mostrato che la composizione sostanziale dei migliori cementi e delle scorie di ferro, anche provenienti da diversi minerali, è pressochè conforme negli elementi, ma diver-

sifica nelle proporzioni, abbondando nelle scorie la silice (da 35 a 40 0[0 mentre nei cementi migliori è da 22 1[2 a 24 1[2) e difettando invece la calce (39 a 48 contro 51 a 61).

Un'aggiunta ben studiata di calce caustica e di soda serve a dar alle scorie la composizione del cemento. Restava a trovar modo di far questa aggiunta in condizioni tecnicamente e commercialmente convenienti. Il signor Farinaux vi è arrivato, facendo la miscela con opportuni processi all'atto stesso dell'uscita delle scorie dal forno e risparmiando così anche la spesa per la cottura del cemento, che in questa industria è la più grave.

In conclusione pare che il signor Farinaux riesca ad ottenere del buonissimo cemento a L. 10 per tonnellata (prezzo di costo) mentre ordinariamete questo prezzo è triplo pei cementi.

Il viadotto del Tay. — Il *Journal des Débats* pubblica una interessante corrispondenza da Edimburg, in cui si danno alcuni particolari sul famoso viadotto del Tay che unisce la contea di Fife al Forfarshire. Questo viadotto, lungo più di due miglia, traversava il Tay, sostenuto da 89 pilastri in ferro fuso basati su fondamenta in muratura. Negli ultimi giorni del dicembre 1879 e al momento del passaggio di un treno viaggiatori, mentre imperversava una violenta tempesta, il viadotto cedette alla pressione del vento. Fu un disastro spaventevole; tutti perirono e la memoria di quella catastrofe dura ancora.

Ma la perseveranza è la virtù eminentemente scozzese e, come la Fenice, il *Tay Bridge* rinascerà; un secondo ponte è in corso di costruzione e si spera di poterlo aprire al passaggio dei treni fra due anni.

L'elettricità applicata all'industria. — L'epoca nostra è poco idealista; per compenso ha il senso intimo, diremo così, della *praticità*, laonde volge a immediato beneficio le scoperte della scienza che parrebbero a prima vista le più refrattarie alle utili applicazioni.

Gli studi indefessi e le indagini pazienti sulla elettricità parvero per molto tempo al volgo degli ignoranti elocubrazioni vacue di alchimisti o di cercatori della pietra filosofale, ed oggi l'elettricità ci rende mille servizi, sotto mille forme diverse, e nessuno può prevedere ciò che in avvenire le chiederà l'audacia dell'uomo!

La elettricità, colla sua calma luce lunare, va sostituendo lo scintillio vivace del gas. A Londra, non è molto, è stata inaugurata la stazione centrale di distribuzione della elettricità nei sotterranei di Grosvenor-Gallery.

Oltre a 50 stabilimenti pubbliei e privati di New Burd Street e di Regent Street, ricevono dal grande serbatoio la corrente elettrica, e la utilizzano con lampade ad arco o incandescenti.

L'elettricità è prodotta da qua[illegible] grandi macchine dinamo-elettriche, le quali svilupp[illegible] 400 cavalli di forza trasformata in una potentissima corrente.

Anche in Francia a Saint Etienne è stata stabilita una stazione centrale, col sistema Edison.

L'elettricità è condotta nelle strade principali, mediante fili sotterranei. I caffè, i magazzini principali, splendono alla sera nella diffusa luce, che quattro motori della forza di 150 cavalli, producono senza cessa, alimentando 2000 lampade. Questa forza però basterebbe per 5000.

Un'altra e più importante e nuova applicazione della luce elettrica, è stata adottata per la illuminazione delle navi nel passaggio notturno del canale di Suez.

La Compagnia del Canale ha spedito testè ai Governi e alle Società di navigazione, il regolamento relativo, che entrò in vigore il 1.o dicembre corrente.

Secondo questo regolamento l'illuminazione elettrica è permessa, per ora, solamente alle navi da guerra ed ai piroscafi postali. Il percorso notturno è per ora limitato al tratto da Porto Said fino al chilometro 54, ossia per il 42 per cento della intera percorrenza del Canale.

Dove le navi debbono darsi lo scambio, sono collocati dei forti riflettori elettrici, e le navi debbono obbedire ai segnali che per tal guisa vengono loro trasmessi.

A Ismailia, Porto Said, e a Porto Tewfik le navi debbono dimostrare di possedere un proiettore elettrico, che abbia una potenza di irradiazione per un raggio di 1200 metri. Inoltre debbono avere a poppa una lampada elettrica che illumini un tratto da 200 a 300 metri di circonferenza.

Anche il telefono va estendendo il suo campo di applicazione. L'ufficio delle ferrovie dell'Impero germanico ha istituito una inchiesta sull'esito dell'applicazione del telefono nel servizio ferroviario, e nel nostro precedente numero abbiamo appunto dato alcuni cenni sull'uso del telefono sulle ferrovie germaniche.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana le azioni Meridionali hanno avuto mercato tra 704 e 700. Le azioni della Mediterranea, che anche a Berlino sono attivamente negoziate, sono state ben tenute tra 565 e 563. Le Sarde preferenza, da 264 a 263; le Palermo-Marsala-Trapani, 420. Tralasciamo di segnare i corsi delle obbligazioni ferroviarie, che non offrono notevoli cambiamenti.

CONVOCAZIONI

Società anonima ferrovia Superga *(Torino)* — Assemblea straordinaria per il giorno 10 dicembre 1885, ore una pomeridiana, nel locale della Borsa, per regolamento dei rapporti coll'Impresa; deliberazioni in ordine al rimborso delle Azioni ed al sussidio governativo; modificazioni allo statuto sociale; comunicazioni diverse.

ESTRAZIONI

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale (*Sede in Modena*) — Il 15 novembre u. s. vennero estratte a sorte 25 obbligazioni della Società, della 1.a serie, rimborsabili nell'anno corrente alla pari in L. 300 cadauna, e portanti i numeri seguenti:

3299 2683 1896 1546 2372 2842 3075 2952 2386 1373
2149 1658 3183 2074 3238 2196 2245 3017 1964 3127
1960 2133 2099 2094 811.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Utenza del Roggione di Campalestro - Congregazione di Carità di Milano, via Olmetto, 6 (5 dicembre, ore 1 pom., 3.a asta per deserzione due precedenti incanti) — Opere e provviste occorrenti per la costruzione di una pescaia o chiusa in muratura e pietre da taglio, attraverso il torrente Agogna, in territorio di Olevano, provincia di Pavia, per la derivazione del roggione detto di Campalestro L'esecuzione dell'opera, il cui importo è presunto in L. 75,000, dovrà essere ultimata per il giorno 1.o maggio 1886. Dep. L. 8,000. (V. n. 43 del *Monitore*).

Prefettura di Milano (5 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Rinnovazione della pavimentazione della chiusa e diga di derivazione del Naviglio Martesana dal fiume Adda, a Trezzo,

valutata a base d'asta L. 76,060. I lavori dovranno essere ultimati in giorni 90 utili dalla consegna. Cauz. provv. L. 4,500; def. il decimo.

Municipio di Monopoli (6 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Manutenzione di chilometri 98,790 di diverse strade esterne indicate nel relativo capitolato del 27 dicembre 1884, giusta le condizioni ivi trascritte e le modifiche votate colla successiva deliberazione consigliare del 18 settembre u. s. Prezzo L. 6675 annue. La durata delll' appalto sarà di anni 6 dal dì del deliberamento definitivo in poi. Garanzia a piacimento della stazione appaltante. Dep. per spese L. 400. Fat. mezzodì 20 dicembre.

Municipio di Palma Montecchiaro (8 dicembre, ore 11 ant., fat.) — Costruzione del corso d'acqua del Capo, provv. aggiudicata con l'ottenuto ribasso del 15.25 per cento. (V. n. 44 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Piacenza (9 dicembre, ore 10 1[2 ant., 1.a asta) — Lavori ordinari di manutenzione e piccoli lavori di miglioramento negli immobili militari della piazza di Piacenza durante il 1.o settembre 1886 e pel successivo triennio finanziario, cioè dal 1.o luglio 1886 al 30 giugno 1889, per l'importo complessivo di L. 122,500. Dep. L. 12,300. Fat. mezzodì 24 dicembre.

Municipio di Fabriano (9 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Costruzione del secondo tronco della strada obbligatoria per Serrasanquirico da Porcavella a Sant'Elia di Precicchio, provv. aggiudicata per L. 60,712.95.

Direzione del Genio militare di Torino (9 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari del campo di S. Maurizio e Poligono di Lombardore dal 1.o gennaio 1886 al 30 giugno 1889, ascendenti a L. 35,000. provv. deliberati mediante il ribasso di L. 20.01 per cento. (V. n. 46 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Torino (10 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Manutenzione novennale della strada provinciale n. 9, da Pinerolo a Torre Pellice, tronco unico, in diramazione dalla strada provinciale Pinerolo-Cuneo fino allo abitato di Torre-Pellice, della lunghezza di m. 12,194 escluse le traverse selciate. Prezzo annuo L. 8,200. L'esecuzione dell' appalto avrà principio col 1.o luglio 1886. Cauzione provv. L. 820; def. L. 2,400. Fat. ore 11 ant. 24 dicembre.

Id. (10 dicembre, ore 12 ant., 1.a asta). — Manutenzione novennale della strada provinciale n. 8, da Pinerolo a Cuneo per Cavour, tronco fra la città di Pinerolo ed il confine oltre Cavour colla provincia di Cuneo, della lunghezza di m. 14,904 escluse le traverse selciate. Prezzo L. 8,500, annue. L'esecuzione dell' appalto avrà principio col 1.o luglio 1886. Cauzione provv. L. 850; def. L. 4,250. Fat. ore 11 ant. 24 dicembre.

Id. (10 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Manutenzione novennale della strada provinciale n. 6, Torino-Saluzzo per Lombriasco, tronco unico in diramazione oltre Carignano dalla strada provinciale Torino-Cuneo sino al confine colla Provincia di Cuneo della lunghezza di metri 7741, escluse le traverse selciate. Prezzo L. 3,200 annue. L'esecuzione dell'appalto avrà principio col 1.o luglio 1886. Cauz. provv. L. 320; def. lire 1,600. Fat. ore 11 ant. 24 dicembre.

Comune di Trinitapoli (10 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di sistemazione del Corso Garibaldi, giusta il progetto redatto dall' ing. sig. M. Ferrara. Prezzo L. 52,281.70. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 6,000. I lavori dovranno ultimarsi fra mesi 8 dalla consegna.

Prefettura di Cagliari (10 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Ricostruzione in calce di metri lineali 514.50 di muro a secco con superiore parapetto, lungo la strada nazionale orientale n. 75 fra Cagliari e Terranova, 3.o tronco fra Tortolì ed il confine della provincia, provv. deliberata per L. 43,240, dietro il ribasso del 6 per cento su L. 46,000. (V. n. 45 del *Monitore*).

Municipio di Treviglio (10 dicembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Costruzione del pubblico macello. Prezzo peritale L. 50,036.94. Fat. mezzodì 30 dicembre. (V. n. 45 del *Monitore*).

Municipio di Valguarnera (10 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste per la costruzione del terzo tratto della strada obbligatoria Valguarnera-Raddusa, compreso tra la portella Dainamare ed il vallone Pietrapescia, provv. deliberate per L. 95,000, coll' ottenuto ribasso del 5 0[0 su lire 100,000. (V. n. 44 del *Monitore*).

Città di Roma (11 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori occorrenti alla completa costruzione di un' ala di portico nel palazzo delle Scienze, già Corsini, nel lato verso il vicolo omonimo, per cui è prevista la somma di L. 39,768.02. I lavori dovranno compiersi nel tempo e termine di mesi due, a senso dell' art. 7 del capitolato particolare. Cauz. L. 4,000. Dep. per spese L. 1,000. Fat. ore 11 ant. 28 dicembre.

Città di Pinerolo (12 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere per la formazione in questa città di una nuova Piazza del Duomo, mediante demolizione di alcuni fabbricati e la costruzione di altri a portici. Nel primo esperimento si è ottenuta l' offerta di L. 410 in sollievo del premio per esse accordato. (V. n. 46 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo - Spezia (14 dicembre, ore 12 merid., def.) — Fornitura alla Regia Marina del primo Dipartimento di due caldaie marine del tipo *Sentinella* e *Guardiano*, coi relativi accessori. Prezzo ridotto L. 32,638.20. (V. n. 42 e 45 del *Monitore*).

Prefettura di Terra di Lavoro (14 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori per la sistemazione degli infimi tronchi del torrente Casalmarciano dal termine del tronco già sistemato fino allo sbocco nei Regi Lagni nella bonifica dei Torrenti di Nola, giusta il progetto compilato ai 2 ottobre 1885 dall' ufficio speciale delle bonifiche, debitamente approvato per lire 44,670. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo. Dep. per spese L. 1,000. Fat. mezzodì 30 dicembre.

Prefettura di Rovigo (14 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Lavori di sessennale manutenzione del Naviglio di Cavanella di Po ed opere annesse nei comuni di Loreo e di Bottrighe, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1891, secondo il progetto tecnico in data 17 giugno 1885, approvato con ministeriale decreto 23 ottobre prossimo passato, num. 13,943. Prezzo L. 12,574 per ciascun anno, e così in complesso L. 75,444 per l' intero sessennio. Cauz. provv. L. 600; def. la metà dell' annuo canone. Dep. per spese lire 1,000. Fat. ore 11 ant. 9 gennaio p. v.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Macerata (15 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti alla correzione delle contropendenze esistenti sulla strada nazionale, n. 46, Foligno-Loreto, dal Borgo S. Giovanni sino al Piano delle Fornaci, nel territorio di Belforte sul Chienti, provv. deliberate per L. 91,809.82, dietro l' ottenuto ribasso di L. 4.88 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 44 del *Monitore*)

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Palermo (22 dicembre, ore 12 merid. fat.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o [illegible] to del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 50, da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso fra la Sella Carduccio e le case Tortorici sulla provinciale Chiusa Bisaquino, della lunghezza di m. 7,366.28, provv. deliberate per L. 158,391.98, dietro l' ottenuto ribasso di L. 19.13 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 32 del *Monitore*).

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto la fornitura di n. 14 ponti e ponticelli metallici per la ferrovia Ascoli-San Benedetto.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale nominale L. 15 milioni, versato L. 4,500,000

Decade dal 21 *al*. 30 *Settembre* 1885.

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1885	47,604.85	1,151.90	6,853.80	101,546.—	2,273.31	159,429.86
1884	89,641.38	995.05	10,309.63	129,310.47	1,455.74	231,712.27
Differenze	— 42,036.53	+ 156.85	— 3,455.83	— 27,764.47	+ 817.57	— 72,282.41
	Dal 1° *Luglio* 1885 *al* 30 *Settembre* 1885.					
1885	955,667.94	20,467.77	113,143.60	973,472.74	23,178.32	2,085,930.37
1884	850,608.39	14,049.93	105,454.78	998,946.11	12,465.94	1,981,525.15
Differenze	+ 105,059,55	+ 6,417.84	+ 7,688.82	— 25,473.37	+ 10,712.38	+ 104,405.22

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1885

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	14,765.93	617.55	15,383.48
Torino-Lanzo	» 32	33,870.87	9,386.61	43,257.48
Settimo-Rivarolo	» 23	13,282.22	10,337.31	23,619.53
Santhià-Biella	» 30	29,147.11	25,136.02	54,283.13
Fossano-Mondovì	» 24	3,814.96	76.96	3,891.92
Sassi-Superga	» 3	4,864.60	»	4,864.60
		99,745.69	45,554.45	145,300.14

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *novembre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 21	Chil. 48
Viaggiatori	4,997.30	20,030.20	2,086.20	3,269.30	1,057 75	3,058 45	2,150.90	2,024.45	3,009.35
Bagagli	55.99	329.02	66.90	36.—	12.30	55 87	3.—	11.30	»
Merci G. V.	462 22	3,216.07	357.60	422.75	81.75	467.25	»	»	»
Merci P. V.	3,204.45	12,431.52	1,892.40	2,271 10	1,561.15	748.05	93.20	»	»
Totali	8,719.96	36,006.81	4,403.10	5,999.15	2,712.95	4,829 62	2,247.10	2,035.75	3,009.35

FERROVIE MERIDIONALI (esercente la Rete ADRIATICA)

Prodotto lordo del mese di Ottobre, e dei mesi precedenti dal 1° *Luglio.*

	Mese di ottobre	Mesi precedenti	Totale
Viaggiatori	3,762,185.80	10,144,205.90	13,906,376.70
Bagagli e cani	165,721.40	451,745.50	627,466.90
Merci a grande velocità	924,915.40	2,024,786.49	2,949,701,89
Merci a piccola velocità	3,937,108.70	9,951,530.27	13,888,638.87
Introiti diversi	40,150.80	141,420.90	181,571.70
Totali	8,840,082.00	22,713,689.06	31,553,771.06

Digitized by Google

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (Stabia)

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola *DITTA* nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni Mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d' oro ed una d' argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano*, *e del 1884 in Torino*, l' Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All' *Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d' oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell' industriale più benemerito del Paese.

All' *Esposizione di Torino*, l' Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d' onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all' aria compressa.

L' IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all' incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l' Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

AUG. COURTIAL &

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D' OGNI SISTEMA

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA D' OGNI DIAMETRO, ED IMPIANTO
DI CONDOTTE D' ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

DINAMITE
CAPSULE e MICCIE

Fabbrica in CENGIO (SAVONA).

DEPOSITI

BERGAMO
BUSALLA
CAGLIARI
CERCINA (Firenze)

MESSINA
PALERMO
ROMA
SALERNO

Indirizzare Lettere ed Ordinazioni

SOCIETÀ CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

TORINO, 3 Piazza Bodoni.

Telegrammi: **Continentale — TORINO.**

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA,
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le LIVRET-CHAIX CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII Mercoledì 9 Dicembre 1885. Num. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

Stante la festa solenne di ieri e la conseguente vacanza agli operai, si è dovuto ritardare la pubblicazione del giornale.

IL DECRETO
pel riparto dei 1000 chilometri

Pubblichiamo integralmente il Decreto Reale per la nomina della Commissione pel riparto dei 1000 chilometri:

Visto l'art. 20 della legge 27 aprile 1885 n. 2048 (serie 3ª), con cui si autorizza la costruzione di altri 1000 chil. di ferrovia di quarta categoria in aggiunta a quelli già autorizzati con la legge 20 luglio 1879 n. 5002 (serie 2);

Viste le numerose domande che quasi da ogni parte d'Italia le Provincie, i Comuni ed appositi Consorzi hanno presentato per ottenere la iscrizione delle linee da essi desiderate in questa categoria;

Vista la necessità di procedere a un diligente e particolareggiato esame comparativo delle linee domandate, così rispetto al carattere e alla importanza di ciascuna di esse, come rispetto alla natura ed entità dei servizi che potranno rendere ed ai territori che dovranno percorrere, affinchè la ripartizione possa essere fatta in maniera da corrispondere alle necessità dell' assetto ferroviario del Regno, e soddisfare insieme ai bisogni che queste strade sono più specialmente destinate a soddisfare ed agli interessi dello Stato che contribuisce in così larga parte alla loro costruzione;

Vista la natura di questo esame, il quale domanda una esatta cognizione delle molteplici questioni che si connettono al razionale ordinamento delle ferrovie dello Stato, e la convenienza di affidarlo a persone autorevoli e versate nelle singole materie che vi si riferiscono;

Vista l' opportunità di determinare i requisiti essenziali delle linee che possono aspirare alla concessione, e le norme fondamentali da osservare nella scelta di quelle a cui si dovrà dare la preferenza;

Sulla proposta del nostro Segretario di Stato pei lavori pubblici:

Art. 1. È istituita una Commissione coll' incarico di procedere all' esame comparativo delle domande delle Provincie, dei Comuni e dei loro Consorzi per la costruzione di strade ferrate di quarta categoria, e di fare, in base alle risultanze di codesto esame, le proposte per la concessione di quelle linee che giudicherà meritevoli di essere comprese nei mille chilometri che il Governo è stato autorizzato a far costruire in forza dell'art. 20 della legge 27 aprile 1885.

Art. 2. Le linee da proporsi dovranno avere i caratteri di strade ferrate pubbliche di quarta categoria;

Art. 3. La preferenza sarà data alle linee che avranno una maggior importanza economica ed eventualmente anche militare; che servono territori, i quali, avuto riguardo alla loro produzione e popolazione, sono meno degli altri provveduti di ferrovie; e che per le relazioni in cui si troveranno con le reti esistenti meglio si prestano a sviluppare il traffico e a farlo affluire in maggior copia sulle strade già in esercizio.

LA DIRETTISSIMA ROMA-NAPOLI

Diamo, come abbiamo promesso, il fedele e completo resoconto dello svolgimento dell' interrogazione del deputato Baccarini, nella seduta parlamentare del 28 novembre 1885, colle risposte dell' on. ministro Genala:

L' on. *Baccarini*, svolgendo la sua interrogazione, disse che in osservanza della legge ferroviaria del 1879, tre anni dopo, fu votata una legge per la costruzione di una ferrovia direttissima da Roma a Napoli. E soggiunse subito che quando si parlò di questa ferrovia direttissima, era nel pensiero di tutti di parlare di una linea litoranea.

Ora, quasi tutta la stampa accenna all' intenzione nel Governo di abbandonare questo progetto, limitandosi alla rettificazione di alcuni tronchi della linea attuale.

Perciò rivolse preghiera all' on. Ministro di dire se è questa veramente l' intenzione odierna del Governo; ed ove sia questa, se creda di aver bisogno di un' altra legge per potere abbandonare l' antico progetto.

L' on. *Genala* (ministro dei lavori pubblici) così rispose: « La legge a cui allude l' on. Baccarini dice che il Governo farà una più diretta comunicazione fra Roma e Napoli: non parla di linea litoranea o di linea interna. Il problema tecnico dunque è riservato interamente al giudizio del Governo. Ora il Governo ha cominciato a studiare una linea litoranea perchè sembrava che si potesse profittare almeno in gran parte delle linee già decretate in terza categoria da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta, per cui erano già stanziati i fondi in bilancio. Ma gli studi fatti dimostrarono che sarebbe stato cattivo consiglio adottare il tracciato litoraneo. Infatti una Commissione mista nominata dal mio predecessore on. Baccarini fece nei luoghi un accuratissimo e particolareggiato esame della linea litoranea o per parlare più esattamente, quasi litoranea (perchè il Ministro della guerra non poteva per parte sua consentire in nessun modo che costeggiasse la marina); e da questo esame apparve che la linea avrebbe avuto nientemeno che 18 chilometri di galleria.

« La spesa poi sarebbe stata dai 76 agli 80 milioni, anche facendola ad un binario solo. Ora, fatti gli studi di confronto fra questa linea e una rettifica della linea attuale, si hanno i seguenti risultati:

« La strada rettificata è di assai poco più lunga della linea nuova, e in compenso del piccolo aumento di percorso non ha che quattro o cinque chilometri di galleria ed anche questi in condizioni eccellenti. Mentre quella avrebbe traversato per la massima parte un deserto, e quel che è peggio un deserto di malaria, questa percorre tutta una regione sana, e piena di popolo: mentre quella sarebbe costata circa 80 milioni, questa ne costerà poco più della metà; mentre a fare la linea nuova sarebbe stato necessario un lavoro di non meno che cinque anni, per le rettifiche basterà un lavoro di meno che due anni. Inoltre sulla linea nuova costruita ad un solo binario la velocità non avrebbe potuto mai esser grandissima, giacchè, come la Camera certo sa, gli incroci dei treni, sono necessariamente causa di continui rallentamenti.

« La strada interna rettificata verrà fatta invece tutta a doppio binario, di guisachè per questo solo fatto si potranno guadagnare forse non meno di tre quarti d' ora di tempo nel viaggio fra Napoli e Roma. Ma non basta: la linea litoranea rimaneva isolata, e limitata si può dire al solo servizio fra Napoli e Roma, essendo ben poca cosa Terracina e Gaeta, mentre la strada interna ha il grande vantaggio non solo di raccogliere tutte le derivazioni delle Puglie, e della parte meridionale degli Abruzzi, da Caserta in quà, non solo, ma di avvantaggiare altresì col risparmio del chilometraggio, il risparmio di spesa a tutti i viaggiatori che vengono da cotesta parte e di portare un ribasso di tariffe effettive a tutte quelle vallate che sono pure molto fertili. Anzi ricordo di aver detto quì nella Camera, quando si discutevano le tariffe ferroviarie, agli on. Grossi e Visocchi, che solo in parte poteva acconsentire alla loro domanda di tariffe locali perchè il Governo aveva già determinato di far questa strada la quale avrebbe portato loro un accorciamento di percorso, tanto dalla parte di Napoli come dalla parte di Roma.

« Ora dunque, fatte tutte queste considerazioni, visto di più che una strada a doppio binario, interna, sicurissima contro qualsivoglia aggressione, aveva un'importanza militare di primissimo ordine; il Governo non poteva più esitare nella scelta. Ma vi è oltre a tutto ciò un fatto il quale da solo poteva troncare la questione quando le altre ragioni non fossero state sufficienti, il fatto cioè che accanto alla diretta Roma-Napoli che il Governo ha determinato di fare e che tra brevi giorni inizierà, vi sono le linee di terza categoria già votate da Velletri a Terracina, e da Sparanise a Gaeta, l'una e l'altra studiate definitivamente, onde non è che questione di bilancio vedere quando si potrà metter mano a questi lavori.

« Rimane è vero fra queste due linee una soluzione di continuità da Terracina a Gaeta; ma è già stata fatta domanda per la concessione, in quarta categoria, di questo tronco di circa 40 o 45 chilometri, studiato esso pure e che verrebbe a costare da 6 a 7 milioni.

« Or bene, basta che il Governo ne accordi la chiesta concessione e con questo anche la litoranea è fatta e ci saranno due strade fra Roma e Napoli. Delle due la più diretta sarà l'interna, che è anche la più sicura, poichè l'altra non è punto sicura; e sarà altresì di facile esercizio perchè viene ridotta con le rettifiche alla pendenza del 10 per mille, e sarà costruita prima con molto minore dispendio.

« È quindi evidente che, dicendo la legge che si doveva fare una più diretta comunicazione tra Roma e Napoli, fra le due linee doveva essere scelta quella che presentava le condizioni più favorevoli.

« Queste furono le ragioni che hanno determinato il Governo a scegliere la linea interna. E gli studi di massima sono già stati approvati e gli studi esecutivi sono quasi compiuti su tutta la linea e i lavori verranno fatti contemporaneamente sopra tutta la sua lunghezza.

« Posso inoltre annunziare alla Camera che nel primo anno, vale a dire dentro il 1886, termine stabilito dalla legge, sarà eseguita tutta la rettifica, tranne il tronco fra Segni e Roma, dove si dovrà aprire una galleria di quattro chilometri e mezzo, per la quale occorreranno otto o dieci mesi di più od al massimo un anno.

« Quindi col primo anno sarà compiuta tutta la parte della linea fra Segni e Napoli e sarà messa a doppio binario; nel secondo anno sarà fatto anche il resto, e non occorre dire che mano mano che una delle rettifiche è fatta può venire

subito utilizzata e così il viaggio fra Roma e Napoli potrà effettuarsi con brevità di tempo sempre maggiore ».

L'on. *Baccarini* replicò a queste spiegazioni dicendo che non voleva far perdere alla Camera più di due minuti di tempo per la interrogazione diretta unicamente a sapere quali fossero le intenzioni del Governo.

Che ottenuti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici gli schiarimenti occorrenti, non intendeva pronunziarsi sul merito perchè sul merito non aveva per allora nulla a dire: a lui però premea unicamente di togliersi qualsiasi, anche lontanissima, responsabilità della presentazione fatta in comune coll'onorevole presidente del Consiglio della legge per una nuova linea ferroviaria fra Roma e Napoli. Se fosse passata anche lontanamente dal suo pensiero l'idea di tagliar fuori dalla grande comunicazione la città di Napoli, non avrebbe mai proposto quella legge.

Non l'avrebbe proposta, perchè sarebbe mancato lo scopo di una nuova linea, e perchè non credeva opportuno di far gravare sui contribuenti italiani una spesa di cinquanta milioni per guadagnare tre quarti d'ora di tempo, rettificando una linea che basta e basterà ancora per molti anni a tutto il movimento delle provincie meridionali.

Soggiunse poi che si riserbava di presentare un'interpellanza in proposito, poco interessando a lui personalmente che la linea si faccia a destra o a sinistra, ma interessando molto a lui, come rappresentante del paese, che non si faccia opera così costosa a carico di una finanza abbastanza oberata, e la cui necessità non è in nessuna maniera dimostrata.

L'on. *Genala*, controreplicò nei seguenti termini:

« L'onorevole Baccarini crede che compiuti i lavori di rettifica, tutto il guadagno di tempo si riduca a tre quarti d'ora. Mi fa veramente meraviglia, e quasi non so comprendere come egli sia venuto in questa opinione, perchè mi pare di aver detto molto chiaramente che circa tre quarti d'ora si acquistano solo pel fatto del doppio binario. Per effetto poi della rettifica, si avranno due altri vantaggi: primo, la abbreviazione del percorso mediante i due tratti Roma-Segni e Capua-Napoli; secondo, la riduzione delle pendenze.

« La linea attuale ha delle pendenze che arrivano al 17 per mille, le quali mediante le rettifiche vengono ridotte al 10. Questa diminuzione di pendenze permetterà una velocità che le pendenze maggiori non avrebbero consentito.

Cumulando dunque questi vantaggi è certo che noi andremo da Roma a Napoli con poco più di quattro ore, e spendendo la metà di quello che per ragioni di economia parrebbe all'on. Baccarini che il Governo avrebbe dovuto spendere ».

E con ciò venne esaurito l'incidente.

ASSEMBLEA GENERALE
DELLE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Con riserva di pubblicare, come al solito, testualmente la relazione letta all'Assemblea generale del 3 corrente tenutasi in Firenze, diamo per ora i seguenti cenni sulla predetta adunanza:

Il Consiglio d'Amministrazione espose i risultati dell'esercizio delle Reti Meridionali e Calabro-Sicula, dal primo gennaio al 30 giugno corrente anno.

La relazione del Consiglio d'Amministrazione incomincia col rendere un tributo d'omaggio alla memoria del commendatore Domenico Balduino e del comm. Celestino Bianchi. Del primo la relazione ricorda che ebbe raro acume d'ingegno, educato per lunga esperienza a giudizi schietti e sicuri, e fu per la Società un amministratore integerrimo e infaticabile, per la patria un cittadino benemerito.

Alla memoria di Celestino Bianchi la relazione consacra parole, che riferiamo con vivo compiacimento:

« Segretario del Consiglio di Amministrazione fino dai primordi della Società, si tenne a merito l'opera che prestava alla Società; della quale conosceva le cagioni che la promossero, e il tenace intendimento a conseguire il fine predeterminato. — Ebbe agilità d'intelletto, copia di dottrina svariatissima. — Fra tante virtù dell'animo e dell'ingegno, a lui nocque il vizio, raro ai tempi nostri, di una soverchia modestia ».

Al 30 giugno decorso l' *attivo* di Cassa e Portafoglio della Società ascendeva a lire 9,128,706.22.

La spesa in costruzioni nel primo semestre ascese a lire 5,789,602, colle quali l'ammontare complessivo delle spese di costruzione al 30 giugno 1885 ascese a lire 446,481,879 70.

I prodotti dell'esercizio sulla Rete Meridionale nel 1.° semestre 1885 ascesero a lire 14,437,542: le spese tutte ordinarie, straordinarie e di armamento ascesero a lire 10,865,064. — L'utile netto sull'esercizio fu di L. 3,572,477.

Sulla Rete Calabro-Sicula i prodotti del 1.o semestre furono di lire 6,807,038 e le spese invece salirono a lire 9,752,887; per modo che si verificò una eccedenza della spesa sul prodotto per lire 2,945,849.

Tenuto conto dei 10 milioni di residui attivi della liquidazione generale dell'annata 1884, portati a conto nuovo, pagate tutte le imposte e le tasse; dedotte le somme per il servizio di interessi e di quote d'ammortamento (Azioni, Obbligazioni, ecc., in totale lire 15,191,876); prelevati i fondi per il rateato ammortamento delle spese di fondazione, per la prescritta riserva statutaria, per gli assegni spettanti ai capi di servizio e al Consiglio d'Amministrazione e per il dividendo in lire 3.75 alle 300 mila Azioni e Cartelle di godimento in circolazione al 30 giugno, rimaneva ancora un residuo utile netto al 30 giugno di lire 12,088,565, appartenente per intero agli Azionisti — residuo che il Consiglio spera anche di aumentare di altre somme risultanti dalla prossima chiusura definitiva della gestione Meridionale.

Dopo aver rammentato che al primo luglio la Società ha assunto l'esercizio della Rete Adriatica e che dal primo dicembre l'esercizio si fa esclusivamente col personale sociale, la cui organizzazione procede rapidamente, il Consiglio annunzia che nella Relazione che sarà presentata all'Assemblea ordinaria del 1886 saranno esposti tutti i ragguagli e gli schiarimenti sull'esercizio ora in corso e sui provvedimenti presi per far fronte ai nuovi impegni.

Intanto il Consiglio annunzia nella Relazione d'aver collocata la serie G di 300,000 obbligazioni 3 0[0 a condizioni assai soddisfacenti e d'aver aperta la sottoscrizione alle 60 mila nuove azioni offerte alla pari ai portatori delle 300 mila già in circolazione, in ragione d'una nuova per ogni cinque delle Azioni vecchie con godimento 1° gennaio 1886 per le nuove Azioni che da quel giorno saranno

interamente parificate nei loro diritti, compreso pure il *dividendo* per l'esercizio del secondo semestre 1885.

Promettendo di continuare a seguire le norme di prudenza, che l'hanno guidato sinora e che l'hanno posto in grado di dare alla Società il più florido e solido assetto finanziario, del che sono prova i 12 milioni di utili netti accumulati e fruttiferi a benefizio degli azionisti senza compartecipazione dello Stato, il Consiglio d'Amministrazione chiude la sua Relazione col sottoporre all'approvazione degli Azionisti le seguenti deliberazioni.

« 1. L'Assemblea approva la Relazione del Consiglio di Amministrazione ed i conti del primo semestre 1885 e fissa in lire tre e centesimi settantacinque il dividendo per ognuna delle 300 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione al 30 giugno 1885 portanti i numeri dell'1 al 200,000 e dal 260,001 al 360,000.

« 2. L'Assemblea incarica il Consiglio di Amministrazione di investire in impieghi, i cui frutti spetteranno esclusivamente agli azionisti senza compartecipazione dello Stato a forma dell'art. 27 del Contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª:

« *a)* La somma di lire 12,088,565.69 proveniente da utili accumulati e non distribuiti a tutto il 30 giugno 1885, e gli aumenti che potranno risultare dalla definitiva liquidazione della gestione delle ferrovie Meridionali;

b) La somma di lire 2,865,133 66 rappresentante il fondo di riserva statutario al 30 giugno 1885;

« *c)* La somma di lire 300,000 importo delle 600 azioni ammortizzate delle 60,000 azioni a matrice di proprietà degli azionisti.

« L'impiego di dette somme sarà fatto a giudizio del Consiglio di Amministrazione in quei modi ed in quel tempo che esso giudicherà più opportuni e convenienti nell'interesse della Società. »

Queste deliberazioni proposte dal Consiglio d' Amministrazione furono approvate all'unanimità

LA VIGILANZA GOVERNATIVA
sulle Ferrovie Italiane

(Continuazione e fine — V. N. 48).

Veduto in che principalmente debba consistere l'ufficio dell'ispettorato per ciò che riguarda il controllo delle spese e dei prodotti, ci resta oggi a parlare del controllo dell'esercizio, cioè della regolarità, puntualità e sicurezza del servizio nei suoi rapporti con lo Stato e col pubblico.

Evidentemente l'insieme di quelle disposizioni che sono destinate ad assicurare l'esatta osservanza degli orari, la retta applicazione delle prescrizioni per i trasporti, l'esecuzione dei provvedimenti necessari alla regolare manutenzione delle strade ed altre cose simili, è affatto indipendente dalla forma dell'esercizio e dei contratti da cui l'esercizio vien regolato. Ma è del pari evidente che quella forma di contratto la quale diminuisce il bisogno di un controllo fastidioso e minuto dell'amministrazione finanziaria, lascia all'ispettorato maggiore tempo ed agio di vigilare efficacemente e seriamente la parte tecnica ed economica dell'esercizio.

Le disposizioni relative alla grande pubblicità che in forza delle convenzioni dovrà essere data agli orari e alle tariffe, la facilità dei reclami, e la responsabilità imposta alle Società dalle convenzioni stesse e dal codice di commercio così per l'operato loro come per quello degli agenti che da esse dipendono, avranno certamente l'effetto di far sentire loro più vivamente l'obbligo che hanno assunto di mantenere l'armamento delle strade, il personale e il materiale circolante in perfetto ordine, e trasformeranno si può dire i viaggiatori in altrettanti ispettori che faranno il servizio di vigilanza gratuitamente e bene. Ma ciò non toglie che anche sotto questo rispetto l'ispettorato governativo non abbia una importante missione a compiere, la quale deve principalmente consistere nel far ragione non solo ai lagni ma anche alle giuste esigenze del pubblico e nel prevenire per quanto è da lui quelle negligenze e trascuranze da cui dipendono troppo spesso la irregolarità del servizio e gli accidenti ferroviari.

Con un movimento giornaliero di centinaia di treni sopra linee che si trovano in condizioni fra loro diversissime, con bisogni sempre nuovi e spesso impreveduti da soddisfare, e con un servizio delicatissimo che non può funzionare senza il concorso di molteplici forze tutte convergenti ad un fine, gli accidenti ed i ritardi non potranno mai del tutto evitarsi. E anche là dove l'amministrazione delle ferrovie è organizzata quasi militarmente, avvengono a centinaia. Ma con un controllo vigile e severo dell'esercizio, e sceverando i ritardi dipendenti da forza maggiore da quelli avvenuti per trascuranza e negligenza del personale, il numero loro potrà essere notabilmente diminuito. L'esercizio governativo, non fos-s'altro per il suo carattere provvisorio, doveva allentare ed ha difatti allentati i vincoli della disciplina nel personale addetto alle ferrovie; la nuova ripartizione delle reti ne ha mutato in parte le relazioni di dipendenza, e alle nuove amministrazioni non per anco saldamente ordinate è mancato il tempo necessario a rendersi esatto conto delle attitudini e della capacità dei loro impiegati.

Lo studio diligente delle condizioni del personale è quindi per le Società un urgente bisogno, com'è un dovere per l'ispettorato il provvedere che cotesto studio sia fatto sollecitamente e spingere le Società a farlo, giacchè solamente con un personale intelligente, disciplinato e soddisfatto nelle sue esigenze legittime si può arrivare ad ottenere un buon esercizio.

Ma una missione anche più alta e più importante della semplice vigilanza spetta all'ispettorato; ed è quella di essere promotore assiduo, intelligente ed efficace di sempre maggiori progressi in tutti i rami della vasta azienda ferroviaria.

Tutte le cose umane, le amministrazioni come gli uomini, anzi quelle anche più di questi, hanno una naturale inclinazione ad adagiarsi nelle consuetudini loro come se queste rappresentassero una condizione non soltanto normale ma immutabile. Ed è bene sotto un certo aspetto che sia così, perchè solo a questo modo si forma quella tradizione che ha tanta parte nel buon andamento di un'amministrazione. Ma la tradizione degenera ben presto in un formalismo irrazionale se non vi spira dentro incessantemente un alito di vita nuova e di progresso che

la nuova e la agiti. E per l'amministrazione ferroviaria questo spirito animatore e agitatore dev'essere l'ispettorato governativo.

Non basta che esso vigili l'azienda delle strade ferrate e sorvegli l'esatta osservanza dei contratti. Questa non è che la parte diremo così legale delle sue funzioni, importantissima certo ma non la più importante.

Esso deve altresì studiare tutto l'ordinamento e il movimento dell'amministrazione ferroviaria tanto sotto l'aspetto dei progressi che si vanno facendo nei vari rami di servizio che la compongono, quanto dal punto di vista dei bisogni del commercio e delle industrie nazionali considerate in se stesse e nelle loro relazioni coll'estero, e da quello della semplificazione dei servizi, delle economie e delle maggiori comodità che vi si possono introdurre; e in base a questi studi proporre e caldeggiare tutti i miglioramenti che crede, nelle condizioni nostre, convenienti e attuabili. Deve esaminare con la guida dei fatti diligentemente raccolti ed appurati e con la scorta dei dati forniti dalle statistiche l'influenza delle ferrovie sullo sviluppo della ricchezza pubblica e i servizi che queste, senza cessare di essere esse pure una grande industria, possono rendere alle altre industrie e all'agricoltura nazionale. Deve cercare infine quali modificazioni sia opportuno introdurre nelle tariffe vigenti non tanto nell'interesse di particolari produzioni ed esportazioni quanto nell'interesse dello sviluppo della pubblica prosperità e dell'incremento generale del lavoro.

Vastissimo quindi è il campo a cui l'ispettorato dovrà estendere la sua azione e difficilissimo il compito che gli è assegnato e per il numero e per la disparità delle cose a cui deve attendere. Ma quasi ciò fosse poco, esso si troverà, per lunghi anni ancora, gravate le spalle anche dal peso delle costruzioni ferroviarie.

In ogni parte d'Italia ci sono linee costruite da consolidare, da munire e da collaudare, linee già prossime a essere compiute ed aperte all'esercizio, linee arrivate a un terzo, a una metà, a due terzi della loro costruzione, linee appena cominciate a costruire, linee che hanno un progetto già approvato e linee non ancora studiate; e per quasi ogni linea, tronchi compiuti e tronchi in corso di esecuzione e tronchi interrotti o per modificazione di progetto o per rescissioni di contratti o per studio di varianti; e dappertutto liti pendenti o trattive incoate o perizie contestate o proteste di appaltatori o domande d'ispezione e di giudizi arbitrali.

In questa confusione l'ispettorato dovrà portare l'ordine: prendere esatta cognizione dello stato delle cose sopra ogni linea o tronco, vedere quali linee in genere e in particolare quali lavori potranno seguitare a essere eseguiti per conto diretto del governo e quali essere affidati alle società, stipulare con queste i relativi contratti, liquidare le pendenze già in corso, risolvere le questioni ancora indecise, condur a termine le trattative avviate e insieme studiare i modi per cui in avvenire le costruzioni possano procedere più spedite e possibilmente con minore dispendio che in passato.

Chi non vede quanto sia arduo questo cómpito solo? e quanta energia d'intelligenza, di volontà e di lavoro sia necessaria per potere bastare ad esso? Qui veramente *si parrà la nobilitate* dello ispettorato, e questo è il campo dove forse più che sopra ogni altro dovrà mostrare il suo valore. Riuscirà esso a superare le grandissime difficoltà che gli stanno contro? La risposta naturalmente non la potrà dare che l'avvenire. Ma l'ordinamento che gli è stato dato — di cui vorremmo dire partitamente i pregi se lo spazio non lo vietasse — e gli uomini che l'on. Genala ha messo alla sua suprema direzione ci fanno sperare e augurare che non verrà meno al suo cómpito ed alle legittime aspettative del paese.

L'esame che abbiamo fatto del nuovo ordinamento dato all'Amministrazione delle strade ferrate in quanto questa spetta allo Stato, basta a dimostrare come nel tracciarne le linee fondamentali non mancasse quel concetto chiaro e ben determinato « di governo » cui l'on. Saracco, parlando dell'Ispettorato governativo, accennava nella sua relazione al Senato sulle convenzioni ferroviarie. L'opera certamente, come ogni cosa nuova, non sarà forse, in tutte le sue parti, perfetta; ma breve esperienza basterà ad indicare nettamente le migliorie da apportarvisi, in relazione al modo con cui si esplicheranno gli ordinamenti dati dalle Società ai singoli rami di servizio.

Compiuti questi eventuali ritocchi, la nuova istituzione potrà avere quello stesso carattere di stabilità, che ai contratti d'esercizio viene dalla legge con cui il Parlamento li ha approvati.

E così si chiuderà pienamente e definitivamente un ormai lungo periodo di provvisorietà, attraverso il quale è passata l'amministrazione delle ferrovie in Italia, subendo quelle trasformazioni, che nella vita sociale come nel mondo fisico sono la necessaria preparazione di ogni ordinamento stabile e duraturo.

Tale periodo non è però stato infecondo di risultati, e l'importanza di questi appare specialmente dallo sviluppo che le ferrovie hanno preso nei 14 anni di vita della Direzione generale delle strade ferrate retta dal comm. Valsecchi. L'aumento loro è stato di oltre 4 mila chilometri cioè di circa 290 l'anno, cifra notabile davvero se si pensi alle difficoltà superate ed alle mutabili circostanze in mezzo alle quali questo lavoro si dovette compiere, le quali non permisero mai alla Direzione di avere un organismo sufficiente al cómpito che le era assegnato.

Da poco istituita, la Direzione generale ebbe a provvedere alla organizzazione dei servizi di Commissariato per la sorveglianza dell'esercizio e delle costruzioni, per trovarsi poi successivamente, prima di fronte alle probabilità che tutte le ferrovie italiane fossero affidate in esercizio all'industria privata, e quindi a quelle che passassero invece tutte nelle mani del Governo. Vennero in seguito i riscatti e gli esercizi provvisori, che lasciarono per lunghi anni in incertezza la sorte dell'esercizio delle nostre maggiori reti ferroviarie e quella delle funzioni che di fronte ad esse sarebbero spettate alla Direzione generale delle strade ferrate. E frammezzo a queste indecisioni, i lavori per le Convenzioni presentate alla Camera nel 1877, quelli per le leggi sulle ferrovie complementari, la preparazione degli elementi in risposta alle questioni della Commissione parlamentare d'inchiesta, oltre a leggi importanti e difficili da eseguire, come quella ora citata della legge di complemento; lavori tutti, i quali avrebbero richiesto un

organismo forte, compatto e sicuro di sè, mentre invece la Direzione generale delle ferrovie si trovò in mezzo a un perpetuo alternarsi di uomini, di idee, di sistemi e di progetti sempre diversi e qualche volta contrari l'uno all'altro, legata dalla sua organizzazione alle sorti dell'amministrazione centrale e obbligata a sentire e subire l'influenze di nove Ministri, in soli 14 anni non ebbe mai modo d'imprimere all'azione propria un indirizzo preciso e stabile.

Se in mezzo a tante difficoltà essa è riuscita a dare all'Italia 4 mila nuovi chilometri di nuove linee, il merito è principalmente dell'uomo che l'ha retta, e a cui più che l'onore di sedere nella Camera vitalizia dev'essere premio gradito la coscienza di avere compiuto nobilmente e sempre il proprio dovere.

(Dal *Popolo Romano*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Consiglio di Stato si è riservato di dare il proprio parere sulla dichiarazione di pubblica utilità dei lavori contemplati nel progetto di impianto di una nuova stazione principale presso la città di Firenze, fino a che non gli sia comunicata la dimostrazione relativa ai mezzi con cui si intende di far fronte alla esecuzione dell'opera, e non sia dichiarato a quale categoria di lavori si intenda ascrivere la progettata stazione centrale.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha già condotti a buon punto gli studî per concretare le basi della statistica ferroviaria ed i relativi moduli.

Compiuti consimili studî anche da parte delle Società Adriatica e Sicula, le tre Amministrazioni ferroviarie dovranno mettersi di accordo per concordare un unico progetto da sottoporre all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

È a nostra cognizione che a cura della predetta Società si lavora attivamente attorno alla riforma di tutte le tariffe internazionali, tenendo a base per quanto riflette la parte italiana, e per quanto è possibile, le nuove tariffe interne entrate in vigore col 1° luglio p. p.

><

La preindicata Società ha fatta proposta al Ministero dei lavori pubblici di accordare in via di esperimento alcune facilitazioni di trasportoa vagone completo con carico di 10 tonn. per gli agrumi, le frutta, la verdura. ecc., in partenza da Napoli o da altra stazione della rete Mediterranea, oltre quella località, destinati a Genova ed oltre a stazioni della rete stessa.

><

Gli attentati contro la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie appartenenti alla Rete Mediterranea, durante il 3.o trimestre del corrente anno, sommarono complessivamente a 20, cioè 8 nel mese di luglio, 5 in agosto e 7 in settembre. Tutti poi consistono in sassi lanciati contro i treni in marcia o contro il personale addetto alle ferrovie, ed in sassi collocati sulle rotaie. Per buona ventura però non si ebbero a deplorare conseguenze di grave importanza, ogni danno riducendosi alla rottura di alcuni vetri dei vagoni, e ad una leggera ferita riportata da un pulitore nella stazione di Genova P. B.

><

Sappiamo che l'ing. sig. Salmoiraghi ha compiuta la visita, di cui fu incaricato dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, lungo la linea da Reggio a Castrocucco, ed ha concretati in una sua relazione i provvedimenti che dovrebbero compiersi per sollecitare il più possibile il compimento della linea stessa.

Ci consta che la Direzione predetta ha fatte proprie le proposte dell'ing. Salmoiraghi e ne ha riferito al Ministero dei lavori pubblici per le sue decisioni.

><

I signori comm. Bussi e Fossati furono invitati dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate di provvedere alla costituzione dei vari Circoli di ispezione ai quali già fu assegnato l'occorrente personale.

Alcuni dei Circoli stessi dovranno funzionare per il giorno 10 del corrente mese, ed altri per il giorno 15.

><

Abbiamo da Firenze che la Commissione incaricata della valutazione e consegna del materiale di esercizio per la Rete Adriatica sarebbe intenzionata di domandare una proroga di sei mesi per il compimento del mandato affidatole.

><

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha ripresentato al Ministero per l'approvazione in linea tecnica il progetto, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, delle opere occorrenti per l'ampliamento della stazione di Chivasso, dipendenti dallo innesto nella medesima della nuova linea da Chivasso a Casale. La spesa preventivata per l'esecuzione di tali opere ammonta in complesso a L. 410,000, da computarsi per L. 252,000 a carico della linea Torino-Ticino, per L. 51,000 a carico della Chivasso-Ivrea, e per L. 107,000 a carico della nuova linea Chivasso-Casale.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che debba essere respinto il ricorso presentato a S. M. dalla Rappresentanza provinciale di Siracusa allo scopo di ottenere che le due provincie di Catania e di Palermo fossero chiamate a concorrere nella parte di spesa a carico degli enti morali interessati nella costruzione della ferrovia da Siracusa a Licata, classificata nella seconda categoria dalla legge del 29 luglio 1879.

Il parere del Consiglio di Stato, nella questione di che trattasi, è conforme a quello da esso già emesso in altra consimile, e cioè che per gli effetti dell'articolo 4 della legge summenzionata debbano considerarsi come direttamente interessate ad una ferrovia soltanto quelle Provincie il cui territorio sia dalla ferrovia stessa attraversato.

><

Il predetto Consiglio ha inoltre ritenuto che sulle basi proposte dal collaudatore possa conchiudersi colla Impresa Bottelli, costruttrice dei lavori del tronco da Parma a Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia, un atto di transazione che valga a tacitare la Impresa stessa per tutte le reclamazioni da essa fatte in ordine alla esecuzione dei lavori stessi.

><

Ci scrivono da Reggio di Calabria che il tratto della ferrovia da Reggio a Castrocucco, compreso fra Villa San Giovanni e Scilla, della lunghezza di 9 chilom., è così avanzato nella sua costruzione da poterlo aprire all' esercizio entro il corrente mese.

All' apertura di quel tratto seguirà in breve l'inaugurazione dell' altro da Scilla a Bagnara della lunghezza di 9 chilometri.

><

Ci informano da Modena che alcuni membri di quella Deputazione provinciale si recheranno a Roma onde presentare a S. E. il ministro dei lavori pubblici un nuovo studio di massima fatto eseguire dalla Amministrazione della provincia per la ferrovia Ferrara-Cento-Modena. Col detto studio si tien conto delle considerazioni fatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sul primitivo progetto della linea, si soddisfa meglio agli interessi generali cui la ferrovia dovrebbe servire e si ottiene un sensibile minor percorso di quello dapprima previsto fra i due estremi della linea.

><

Con Decreto ministeriale del 28 novembre u. s. fu disposto che gli affari riguardanti le tramvie, che erano assegnati alla soppressa Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, siano d' ora innanzi trattati dalla Direzione generale di ponti e strade.

Giusta le disposizioni del predetto Decreto, le domande per concessione di tramvie saranno sottoposte al Comitato superiore delle Strade ferrate, al quale sarà aggregato il Direttore generale di ponti e strade per tutto ciò che riflette le modificazioni alla viabilità ordinaria dipendenti da costruzioni ferroviarie.

Agli Uffici del Genio civile è affidata la sorveglianza sulle costruzioni e sull' esercizio delle tramvie.

Le prove delle locomotive verranno eseguite dal personale del R. Ispettorato a cura del quale sarà proceduto all' esame dei macchinisti destinati alla condotta delle locomotive stesse.

><

Ci consta che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico si stanno occupando della compilazione del regolamento relativo ai trasporti dei vagoni serbatoi e cisterne. Il regolamento stesso sarà quanto prima sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che gli aspiranti all'acquisto del R.. Stabilimento montanistico di Agordo hanno modificata la proposta da essi fatta al Governo per la costruzione di una ferrovia che congiunga le miniere di Agordo con la linea Belluno-Feltre-Treviso, nel senso che essi si impegnerebbero a costruire, nel termine di due anni dalla approvazione definitiva del contratto, una ferrovia economica a scartamento normale da esercitarsi anche nell'interesse del pubblico fra gli estremi sovraccennati, a condizione però che il Governo accordi un sussidio nella misura di lire 1000 a chilometro per la durata di 35 anni, in conformità delle disposizioni della legge del 1873.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con suo recente voto, ha ritenuto che nel tracciato del terzo tronco della ferrovia da Chivasso a Casale possa ammettersi la variante proposta dal comune di Casale.

><

Abbiamo da Roma che proseguono con molta alacrità i nuovi studi, allo scopo di ottenere un tracciato più economico sul tratto fra Roma e Segni, della direttissima Roma-Napoli. Tali nuovi studi comparativi sopra tre tracciati diversi sono stati affidati all'egregio ing. cav. Soldini direttore della ferrovia Roma-Sulmona.

Una squadra numerosissima di operatori risiede parte a Zagarolo e parte a Valmontone, composta di giovani ingegneri, tutti appartenenti alla direzione della ferrovia Roma-Sulmona.

Malgrado il tempo cattivo, in poche settimane di lavoro sono già stati eseguiti tutti i rilievi tra Segni, Valmontone, Labico, Zagarolo e fra qualche giorno si proseguiranno le operazioni verso Roma.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha iniziate trattative con le ferrovie francesi allo scopo di accondiscendere alle istanze della Fabbrica Lombarda di prodotti chimici per ottenere una riduzione sui prezzi di trasporto della corteccia di china.

><

Diamo le informazioni promesse col *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto di massima presentato dal sig. sindaco di Felizzano per una ferrovia economica a scartamento normale del 2.o tipo, da Nizza-Monferrato a Moncalvo per Felizzano, seguendo le valli del Tiglione e del Grana.

Il tracciato della ferrovia, che ha la lunghezza totale di chilometri 41, è formato da 82 rettilinei e da 82 curve con raggio variabile fra m. 200 e m. 1000: la parte in rettilineo misura m. 36.000, quella in curva m. 8000. Il profilo ha m. 38,000 di livellette con pendenza varia da 0 al 15 per mille, e m. 6,000 con pendenze dal 15 al 25 pure per mille.

L' opera d' arte più importante è la galleria di Castiglione, della lunghezza di m. 350. Per l' attraversamento del Tanaro si propone di utilizzare il nuovo ponte di Felizzano. Le altre opere d' arte non hanno alcuna importanza.

Le stazioni progettate, tenuto conto delle due capolinea, sono 14, cioè: Nizza-Monferrato, Incisa-Belbo, Masio, Felizzano, Viarigi, Montemagno, Cagliano, Cortiglione, Belveglio, Quattordio, Refrancore, Grana, Penanzo e Moncalvo. Oltre queste stazioni sono poi proposte n. 3 fermate, denominate: Rio dell' Anitra, Piepasso, Accorneri.

Per l' alloggio del personale di sorveglianza della strada si dovranno costruire n. 10 caselli da guardiano.

L' armamento è conforme a quello prescritto per le ferrovie del 2.o tipo economico e sarà formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, lunghe m. 9 cadauna e del peso di kg. 27 per metro lineare. Il costo totale della linea, compreso il materiale mobile, ammonta a L. 3,000,000.

La popolazione avvantaggiata dalla nuova linea sarebbe di 130,800 abitanti.

Il Consiglio comunale di Felizzano, nel rassegnare al Ministero il preindicato progetto di massima, si è

riservato di chiedere la concessione della linea col sussidio a norma delle leggi del 1873, del 1879 e successive, non appena gli altri Comuni interessati avranno prese le loro deliberazioni.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto consolidamento galleria di Cutro nella linea Taranto-Reggio;

Id. Primo tronco Gravellona-Intra, variante per Mergozzo ed ubicazione della stazione d'Intra nella ferrovia Gravellona-confine svizzero;

Id. Variante al terzo tronco Arpino-Sora nella ferrovia Avezzana-Roccasecca.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. del 19 corr. dicembre presso la R. Prefettura di Parma, avrà luogo l'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei lavori di riparazione al corpo stradale sul tratto dalla stazione di Colorno al fiume Po del tronco Parma-Po della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 86,040.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 27 luglio 1885, colle modificazioni a quest'ultimo in data 20 novembre 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio di Prefettura.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 4 decorribili dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L 4300 e quella definitiva in lire 8600, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del D. P. dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il termine utile per presentare offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, resta stabilito a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Catania-Licata. — Essendo riuscito deserto, come abbiamo nel precedente numero pubblicato, l'incanto indetto pel giorno 24 novembre u. s., alle ore 10 ant. del 22 corrente dicembre, presso la Prefettura di Girgenti, si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, ad un 2° esperimento per l'appalto, in quattro distinti lotti, delle provviste dei ferri d'armamento per la galleria Fucile del tronco Favarotta-Licata e pel binario, fra la stazione di Licata ed il porto, della ferrovia Catania-Licata. I fatali sono stabiliti a giorni 15 (Vedasi, per maggiori dettagli, il n. 45 del *Monitore*).

Ferrovia Roma-Sulmona. — L'appalto per la fornitura di n. 129 scambi semplici completi con cuore capovolgibile in acciaio fuso a tang. 0.10, occorrenti per lo armamento dei tronchi Roma-Tivoli e Mandela-Bugnara della ferrovia Roma Sulmona, fu, il 2 corr. dicembre, presso il Ministero dei lavori pubblici definitivamente aggiudicato al sig. conte Brochocki, rappresentante della Società di Bochum, col ribasso del 3.10 0[0 su L. 224,861.08.

— L'appalto poi per la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi occorrenti nelle stazioni dei predetti due tronchi ferroviari, fu, il 2 corr. dicembre, presso lo stesso Ministero, definitivamente aggiudicato alla Ditta Luigi Rizzi di Modena, col ribasso del 18.12 0[0 su L. 202,764.77. (V. n. 39, 42 e 46 del *Monitore*).

Nuove ferrovie Calabro-Sicule. — Venerdì, 4 corr., l'on. Nicotera ed i colleghi della Commissione per la Eboli-Reggio e la Messina-Cerda furono ricevuti dal ministro dei lavori pubblici.

L'on. Nicotera espose lo scopo dell'abboccamento chiesto da lui per incarico dei colleghi, e gli onorevoli Miceli, Di Santo Onofrio, Lacava e Farina Nicola aggiunsero speciali considerazioni riflettenti le diramazioni Cosenza-Nocera, Messina Patti, Sicignano Lagonegro-Castrocucco, Salerno-San Severino.

L'on. Del Giudice, parlando sulla questione generale, ha esposto, con corredo di fatti speciali, il vero stato delle cose, sottomettendone alla considerazione del ministro tutta la gravità.

L'on. ministro ha innanzi tutto ringraziata la Commissione di aver preferito di trattare privatamente con lui piuttosto che sollevare una formale quistione alla Camera. Nel merito ha dichiarato che per lui la Eboli-Reggio con la sua continuazione, la Messina-Cerda, è non solo una linea di prim'ordine e d'interesse nazionale, ma il complemento della rete Mediterranea, vista la divisione longitudinale delle ferrovie italiane; di guisa che, senza di essa, la rete Mediterranea è nel mezzogiorno monca ed incompleta. Sua intenzione è quindi che sia il più sollecitamente ch'è possibile costruita. A questo concetto sono informati gli ordini da lui già dati, e li ha succintamente accennati.

Finalmemte ha conchiuso, ch'entro il prossimo febbraio, al più tardi, si sarebbe messo mano ai lavori nei tronchi i cui progetti sono già approvati.

Ferrovia Monti-Tempio. — L'ing. Alfredo Cottrau, in nome della Società Italiana da esso rappresentata, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, in aggiunta a quelli già rassegnati, il progetto per la ferrovia da Monti a Tempio, in Sardegna.

Questa linea sarebbe lunga m. 45,010, ed importerebbe una spesa di L. 5,369,413, pari a L. 119,294 in media per chilometro. Secondo il progetto, essa è divisa in due tronchi, i cui principali elementi di planimetria e di altimetria sono i seguenti:

	1° tronco	2° tronco
Lunghezza	31,816.—	13,194 —
Parte in curva	13,511.90	4,456.10
» in rettilineo	18,304.10	8,737.90
Raggio minimo	90.—	100.—
Minor rettifilo interposto a due curve di flesso contrario	34.—	57.—
Pendenza massima	29,85 0[0	27 0[0
Livellette in ascesa	12,548.—	7,044.—
» in discesa	2,020.—	2,304.—
» orizzontali	17,248.—	3,846.—
Altezza da superare	215.74	52.42

Le opere d'arte più importanti da costruire sono: un viadotto della totale lunghezza di metri 141 80 in 12 luci, delle quali 3 da m. 15 e 9 da m. 8, alto m. 27.92 un viadotto a tre luci di m. 10, alto m. 11; altro viadotto in 4 aperture di m. 10, alto m. 13.60; un quarto viadotto alto m. 29 di tre luci da m. 10; un quinto viadotto lungo in tutto m. 82 ed alto m. 21.80; due ponti di m. 15 di corda, ed una galleria della lunghezza di m. 66.

Ferrovia dello Spluga. — Lunedì della scorsa settimana si è radunato in Milano il Comitato interprovinciale per promuovere la ferrovia dello Spluga, ed ha deciso di iniziare un'azione attiva ed energica presso il Governo coll'aiuto delle molte provincie interessate in quell'importante valico.

La ragione di questo raddoppiamento d'attività si trovò nel riparto in corso dei mille chilometri di nuove ferrovie, fra le quali se lo Spluga non venisse compreso sarebbe errore gravissimo.

Questo errore sarebbe tanto più manifesto quando si vedesse all'ultimo essersi comprese nei detti mille chilometri ferrovie di somma importanza pel loro costo e tali da pareggiare e fors' anco superare i sacrifici che si richiedevano allo Stato, per la ferrovia dello Spluga, nel mentre che non vi reggerebbero punto al suo confronto per l'impor-

tanza e l' estensione del movimento internazionale che sarebbe destinato a promuovere ed a soddisfare questo nuovo passo alpino.

Ormai gli accrescimenti di traffico avvenuti al Gottardo ne dimostrano la insufficienza, per cui sarebbe imperdonabile si ripetesse qui l' errore fatto ai Giovi ove, per non aver costrutta in tempo la succursale tante volte reclamata dal commercio, se ne ebbero e se ne hanno danni gravissimi.

Le ferrovie arteriali qual' è lo Spluga, avvivano i commerci esistenti, e ne creano dei nuovi; quelle piccole di interesse locale, quali si vanno seminando in Italia, non servono che a piccole comodità, non hanno influenza sulla prosperità nazionale. Convinto di questa verità il Comitato nominato ha risoluto di raddoppiare in attività per spingere il Governo ad un' opra, la quale cogli aiuti svizzeri, ormai certi, costerà assai meno di tante in lavoro nel Regno, e delle quali è sicura la nessuna efficacia.

Ferrovia Varese-Madonna del Monte — Da Varese scrivono all' *Araldo* che si è recato in quella città il comm. Agudio, il quale, insieme agli ingegneri Torelli, Foscarini e Cantù, si portò diverse volte al Sacro Monte per farvi qualche studio relativamente al progetto di ferrovia da taluni caldeggiato. Il comm. Agudio avrebbe espressa l'opinione che questa ferrovia sia facilmente attuabile.

Ferrovia Savigliano-Bra. — Abbiamo già riferito che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto di massima per una ferrovia da Savigliano a Bra allestito dall' ingegnere-capo della provincia di Cuneo per incarico di quella Deputazione.

Ecco ora quanto scrivono in proposito alla *Gazzetta del Popolo*:

Questa linea, per la quale è stata chiesta la inscrizione fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie di quarta categoria autorizzati colla legge di approvazione delle nuove Convenzioni ferroviarie, oltre all' interessare qualche importante paese che essa avvicinerà, sarà grandemente profittevole al commercio di Saluzzo e di Savigliano verso Bra, Alessandria e Savona, abbreviando sensibilmente l'attuale percorso per Cavallermaggiore.

La lunghezza della linea è prevista di m. 15,093.52 ed il relativo costo è valutato in totale di L. 1,270,000, pari a L. 84,145 in media per chilometro.

Secondo il progetto sono prescritte le modalità del 3° tipo economico per la piattaforma stradale, e quelle del 2° tipo per l' armamento, il quale sarà formato di rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer del peso di 27 chilogrammi per metro lineare.

Lungo la breve linea si incontra la stazione di Marene; l' opera più importante da costruire è il ponte sul Mellea proposto in un arco in muratura di m. 21 di corda; la massima pendenza adottata è quella dell' 11 per mille.

Ferrovia funicolare di Biella. — Domenica, 6 corr., venne inaugurata a Biella coll'intervento delle autorità, la funicolare che unisce la parte bassa della città alla parte superiore, detta *Piazzo*, mettendo così in comunicazione diretta colla parte maggiore della città i 2500 abitanti della parte superiore, i quali prima dovevano percorrere una strada assai lunga e faticosa.

Per una città eminentemente industriale qual è Biella, per cui si può veramente dire che il tempo è moneta, la nuova opera, che permette di compiere in 3 minuti al più un tragitto che prima si percorreva in 20 minuti, ha certamente una grande importanza.

Questa funicolare appartiene a quelle ferrovie in cui il motore è il peso dell'acqua.

Il piano inclinato è formato da un solo rettilineo lungo circa 200 metri, con pendenza costante del 34 0|0.

L'armamento poggia su pilastri in muratura distanti 8 metri da asse ad asse, e consta di rotaie Vignole da 36 chilogrammi, fissate con tirafondi alle lungarine di legno. Due binari, scartamento un metro, entrovia m. 1.30.

Le longarine sono rinforzate da sottolungarine e travi trasversali e da puntoni che rimandano la spinta alla base dei pilastri. Le unioni delle varie travi di legno sono fatte con mensole e scatole di ghisa.

La traversata sulla salita della costa del Piazzo è costituita da un ponte in ferro lungo 16 metri circa.

La fune è d' acciaio a 6 trefoli da 8 fili caduno; diametro della fune 30 millimetri, e può resistere ad uno sforzo di trazione di circa 31 tonnellate.

Le vetture sono capaci di oltre 25 persone, sono a scomparti o scalini, sotto cui sta la cassa ad acqua capace di ben 3500 litri. Hanno un freno a mano a 4 ceppi che serrano le rotaie e impediscono lo sviamento, ed un freno automatico a doppia dentiera pel caso di rottura della fune.

La velocità e l'arrestarsi delle vetture si regolano nella stazione superiore. Quivi sono i meccanismi di trasmissione, composti di tre grandi puleggie, due verticali ed una orizzontale attorno a cui si avvolge la fune. Sulla puleggia orizzontale agisce il freno regolatore a ceppi, guidato con volante a mano. Sulla stessa agisce un altro freno a ceppo a peso d' uomo, che basta per moderare la velocità delle vetture ed arrestarle.

È da notarsi ancora un meccanismo di spinta per l'incaminamento delle vetture; un altro freno a nastro di riserva sopra una delle puleggie verticali, un regolatore a forza centrifuga che con apposita soneria avvisa il frenatore del cammino già percorso e del punto di arresto delle vetture, un altro quadrante che indica il grado di apertura o chiusura del freno principale.

Nella stazione superiore è ancora la colonna di carico delle vetture, che vi traduce l'acqua da un apposito serbatoio in ferro della capacità di oltre 24 metri cubi.

Il tragitto dal Piano al Piazzo si fa in tre minuti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Vitznau-Rigi. — Il Dipartimento federale svizzero delle ferrovie ha fatto praticare al mezzo del proprio ingegnere di controllo delle prove coi freni in uso sulla ferrovia Vitznau-Rigi. Secondo il *Luzerner Tagblatt*, queste prove hanno dimostrato colla massima chiarezza la bontà del sistema dei freni in uso sulle ferrovie adentelate Riggenbach. Si fecero degli esperimenti con differenti disposizioni di treno, con carico massimo, con velocità normale e superiore, impiegando i freni delle locomotive e delle vetture separatamente e cumulativamente. Tanto coi freni delle locomotive, quanto coi freni delle vetture, l' intiero convoglio venne sempre arrestato entro due a cinque secondi. Nelle minori pendenze, la velocità venne spinta fino a 30 e 40 km. all' ora e sempre si ebbe il medesimo risultato.

A questi esperimenti assistevano dei rappresentanti di altre Società ferroviarie svizzere.

Ferrovie elettriche a Nuova York. — Per facilitare le comunicazioni in questa grande città ci sono delle ferrovie mosse da locomotive a vapore, le quali corrono sopra rotaie collocate su alte colonne di ferro. Nuova York viene così percorsa giornalmente da 400 a 500 treni ferroviari con grande molestia, in causa specialmente del fumo, per gli abitanti delle case adiacenti. Allo scopo di togliere queste incomodo è stato deciso recentemente di rinunciare alle locomotive a vapore e di ricorrere alla trazione elettrica.

Ferrovie brasiliane. — Il Brasile, secondo quanto scrive il *Brésil*, ha 8123 chilometri di ferrovie, delle quali 6132 in esercizio e 199 in costruzione.

Le ferrovie appartenenti allo Stato hanno uno sviluppo di 1457 chilometri e rappresentano un valore di 143,000 *contos* ossia di circa 286 milioni di lire. La ferrovia di Don Pedro II che è la più importante, ha lo sviluppo di oltre 700 chilometri e rappresenta un capitale di circa 100,000 *contos* ossia 200 milioni di lire.

Notizie Diverse

Il freno Westinghouse nell'accidente di Aiguebelle. — Malgrado i lunghi ed elaboratissimi esperimenti, ed i numerosi anni di esercizio coronati da tanti successi, esistono ancora delle persone, e quello che è peggio dei tecnici, che affermano essere il freno continuo automatico Westinghouse solo conveniente per le ferrovie di montagna. Noi che da molti anni siamo propugnatori, convinti quanto imparziali, di questo sistema di sicurezza dei viaggiatori, che abbiamo sempre raccolto con cura minuziosa tutti i dati pro e contro che ad esso si riferiscono, non possiamo passare sotto silenzio il racconto del grande disastro evitato col mezzo di questa splendida invenzione, il 15 del passato mese nell'accidente toccato presso Aiguebelle alla valigia delle Indie. Queste notizie speriamo varranno a far modificare il loro concetto ai suddetti tecnici e dimostrare che tanto in pianura quanto in montagna, l'automaticità deve essere la base di un freno, e che senza questa un freno continuo, invece di un mezzo di salvezza, costituisce un grande pericolo.

L'accidente accadde a 4 chilometri da Aiguebelle nella linea Modane-Chambery (Paris Lyon Mediterranée) e mentre il treno correva con una velocità di circa 70 chilometri all'ora. Il tender e le carrozze sarebbero usciti dalle rotaie, ma col rompersi degli accoppiamenti il freno agì automaticamente, arrestando il treno in pochi metri e salvando così i viaggiatori ed il personale del treno, ad eccezione di una guardia leggermente ferita, da grave pericolo.

Il tratto di linea sul quale correva il treno era perfettamente *piano*.

Questo fatto è eloquente e non abbisogna di commenti, o tutt'al più i commenti possono essere fatti dai viaggiatori salvati.

Infortuni sulle ferrovie tedesche. — A coloro che declamano tanto contro il nostro esercizio ferroviario poniamo sott'occhio la seguente notizia.

La *Koelnische Zeitung* del 20 novembre u. s. riferisce che nel mese di settembre successero sulle ferrovie tedesche 22 fuorviamenti, tra cui 19 nelle stazioni, e 13 scontri, dei quali 12 nelle stazioni, inoltre 132 altri infortuni ferroviari.

In questi 167 infortuni sono rimaste uccise o lese gravemente o leggermente 139 persone e danneggiati 94 veicoli ferroviari.

Del personale ferroviario colpito in questi infortuni rimasero uccisi 22 e feriti 68.

Si dirà che la rete delle ferrovie tedesche è molto più estesa della nostra, ed è vero, ma è anche vero che questo della *Gazzetta di Colonia* è il bollettino di un mese solo e cioè del mese di settembre.

I mattoni di carta. — Si è parlato tante volte di adoperare la carta compressa come materia prima nell'industria, per farne ruote da carrozze e da vagoni, porte, telai da finestre, tubi da gaz, canotti, bottiglie e perfino, dicono, piccole carrozze eleganti e ad un tempo leggere e solide.

Ora sembra che la carta sia chiamata a sostituire il mattone in certe costruzioni

Infatti, in una officina di Breslau si è costruito un camino alto 13 metri con blocchi di carta compressa, riuniti con un cemento composto di silicati.

Le prove fatte appena finita la costruzione, sono riuscite benissimo tanto dal lato della solidità quanto da quello della incombustibilità.

Quanto al prezzo di costo si dice che sia inferiore a quello dei caminetti, nelle stesse dimensioni, costruiti in mattoni.

Case per gli operai. — Le case per gli operai progettate dall'architetto austriaco Unger meritano speciale menzione tanto più che alcune di esse sono già in costruzione nella Svizzera.

Ognuna di queste case che l'Unger costruisce per 3200 marchi ossia per quattro mila lire, occupa un'area di 42 metri quadrati e consta di una cantina, di un pianterreno con una stanza della superficie di 15 metri quadrati, una cucina e un corridoio e di un primo piano con altre tre stanze, oltre al cortile con stalla, fienile e cesso.

Ciascuna di tali case è isolata e circondata da un giardinetto.

Internamente sono costruite alla svizzera con panchine ricorrenti lungo un tratto delle pareti, ed una grande stufa il calore della quale non sfugge subito pel camino ma prima entra nella grande stanza a pian terreno.

Mediante versamenti mensili non superiori ad una pigione media l'operaio può, in 16 a 18 anni, diventare proprietario della sua casetta.

Non così belle per la loro architettura ed anche meno spaziose sono quelle costruite, non è molto, da una Società dell' Hâvre in Francia. Di tale case se ne sono già costruite 117 ed il loro prezzo, compreso l'acquisto dell'area di 105 a 130 metri quadrati, varia tra le 4750 e le 6000 lire.

In Svizzera perciò si costruiscono a minor prezzo che all' Hâvre, con la sola differenza che qui sono in vicinanza di una grande città ed il suolo è perciò più caro.

L'area fabbricata per ognuna di queste case francesi è soltanto di 30 metri quadrati e gli abitanti non dispongono che di quattro stanze, giacchè mancano di cantina, di stalla e persino di cucina. La pigione annuale è di 300 lire, nella qual somma sono però comprese lire 90 per l'ammortamento; sicchè l'operaio, in 15 anni diventa proprietario della sua casetta.

Necrologio. — Nei primi giorni della corrente settimana, la morte rapiva all'Amministrazione della Rete Mediterranea due distinti funzionari: il cav. uff. Spiridione Drosso, capo del controllo Prodotti, ed il cav. Francesco Mennyey, capo del controllo Materiale e Trazione.

Ambidue questi egregi cittadini si distinsero per probità e fermezza di carattere, e per lo zelo con cui disimpegnarono sempre l'ufficio loro.

La loro perdita è vivamente deplorata da tutti, e sappiamo che lo stesso signor Direttore generale della Mediterranea, comm. Massa, indirizzò alle famiglie dei defunti, commoventi telegrammi di condoglianza.

Il cav Francesco Mennyey poi, oltre ad un esimio ed integro funzionario, fu altresì caldo patriota e distinto filosofo. Ungherese di nascita, fu compagno inseparabile dell'illustre generale Kossuth, al cui fianco combattè per l'indipendenza della patria sua, e con lui divise le amarezze dell' esilio. Entrato nell'Amministrazione ferroviaria dell' Alta Italia, seppe, colla sua instancabile operosità, conquistarsi uno dei primi posti. Fu corrispondente di giornali ungheresi; insegnò lingua tedesca al Circolo Filologico tradusse in italiano romanzi tedeschi; fu cultore amantissimo della paleontologia, della numismatica e della paleografia, ed aiutò il cav. Squarise, ispettore ferroviario, nella compilazione della statistica generale delle ferrovie d'Europa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Assai animato è stato nella scorsa settimana, il mercato dei valori ferroviari.

Le Meridionali sono salite da 700 a 709.50, per rimanere ferme a 708, e ciò deve attribuirsi alla buona impressione fatta dall'ultima relazione letta nell'adunanza generale degli azionisti di questa Società, tenutasi giovedì, 3 corrente, in Firenze.

Le azioni della Mediterranea sono rimaste intorno a 563, in attesa di migliorie. Le Sarde preferenza, da 262 a 260; la Palermo Marsala-Trapani. da 422 a 419

Ecco i corsi delle obbligazioni di ferrovie: Meridionali, 302.25; Boni idem, 549; Sarde, serie *A*, 301.50; detto, serie B, 303.50; dette, serie *C*, 305; Palermo-Marsala-Trapani, prima emissione, 313; dette, seconda emissione, 312; Centrale Toscana, 510; Pontebba, 470 e 473; Nord Milano, 282; Sudbahn, 315.50.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vigevano-Milano. — In relazione al disposto del capo VI dello statuto ed alle deliberazioni dell'assemblee generali 26 febbraio 1868 e 5 giugno 1880, nel giorno di sabato 19 corrente ad un'ora pom. alla sede dell'Amministrazione, verrà pubblicamente eseguita la sesta estrazione per la designazione delle numero trentadue azioni d'ammortizzarsi nel corrente anno;

A termini degli articoli 57 dello statuto e secondo del piano di creazione delle obbligazioni, nel giorno di sabato 19 corr. ad un'ora pomeridiana alla sede dell'Amministrazione, verrà pubblicamente eseguita la trentaduesima estrazione semestrale per la designazione di due serie delle obbligazioni medesime da ammortizzarsi.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio militare di Venezia (11 dicembre, ore 10 ant., def.) — Costruzione di una caserma per due battaglioni di bersaglieri colla sede del Comando di reggimento, in Belluno. Prezzo ridotto L. 570,517.75. (V. n. 44 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Cremona (12 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Appalto seiennale dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1891 dell'esecuzione dei lavori e forniture occorrenti per mantenere in istato di perfetta viabilità la strada provinciale Giuseppina compresa fra il selciato esterno di Porta Romana di Cremona e la strada nazionale della Spezia in S. Giovanni in Croce, della complessiva lunghezza di m. 27,858, e per conservare le opere d'arte che la corredano. Prezzo annuo L. 13,821.20. Cauz. provv. L. 500; def. mezzo canone annuo. Fat. mezzodì 30 dicembre.

Deputazione provinciale di Catania (12 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Variante da Tiriti pel Piano della Tavola a Valcorrente nel tronco di strada da Catania a Paternò, provvisoriamente aggiudicata al sig. Arena Paolo del fu Pietro, con la ribassa del due per cento sullo stato di L. 46,245.30, e così per L. 45,320.40. (V. n. 45 del *Monitore*).

Città di Ceva (14 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Costruzione della strada comunale obbligatoria di Pareldo o Valle Bovina, lunga metri 3276, da ultimarsi in otto anni, provvisoriamente deliberata col ribasso del 6.05 0[0, e così per la complessiva somma di L. 82,665. (V. n. 46 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma (14 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Manutenzione della strada provinciale Tiburtina Valeria-Sublacense, tronco 11, dalla porta S. Angelo di Tivoli alla colonnetta di Arsoli, per cinque anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1890, provv. aggiudicata col ribasso di L. 26 per ogni cento lire sul canone annuo di lire 12,368.41 stabilito nel capitolato, e così per il canone annuo di L. 9,152.62. Cauz. provv. L. 700.

Municipio di Toscanella (14 dicembre, ore 10 ant., def.) — Lavori di riparazione e manutenzione della strada comunale obbligatoria da Toscanella al confine del territorio di Marta. Prezzo ridotto L. 11,540.73. (V. n. 44 e 46 del *Monitore*).

Comune di Moglia, Prov. di Mantova (15 dicembre, ore 11 ant., fat.) — Lavori di costruzione di un nuovo edificio scolastico in questo capoluogo deliberati provvisoriamente, col ribasso del 5 per cento sul prezzo progettato e quindi per L. 41, 753.82. (V. n. 47 del *Monitore*).

Prefettura di Terra di Lavoro (15 dicembre, ore 11 ant., def.) — Lavori per la sistemazione del primo tronco a monte del torrente Alberolungo, cioè dal ponte della ferrovia Cancello-Castellamare fino alle case sparse, giusta la perizia compilata il 10 luglio 1885 dall'ufficio delle bonifiche. Prezzo ridotto L. 37,939.72. (V. n. 44 e 47 del *Monitore*).

Camera di commercio ed arti di Capitanata (15 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di ampliamento alla Scuola professionale di Foggia, provvisoriamente aggiudicati al signor Sanità Federico, offerente il ribasso dell'11 e mezzo 0[0 sulla somma complessiva di L. 24,000, importo dei lavori medesimi. (V. n. 45 del *Monitore*).

Municipio di Napoli (17 dicembre, ore 1 pom., 1.a asta) — Lavori occorrenti per l'ampliamento e sistemazione del canale di Carmignano dal ponte di Cancello sotto la ferrovia di Nola sino alla Cancella di Licignano, e per la costruzione del nuovo tronco di canale dalla detta Cancella fino a Sassinoro, onde immettervi le acque di Serino. Ammontare complessivo dei lavori L. 140,873.48, pagabili per L. 20,000 sul bilancio comunale del corrente esercizio 1885 e per la rimanente somma in quattro parti uguali, pagabili l'una sul bilancio del 1886, e le altre ciascuna nei rispettivi bilanci degli anni seguenti. Cauz. provv. L. 7,000; def. lire 14,000. Fat. ore 2 pom. 4 gennaio 1886.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (17 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Lecce-San Pietro Vernotico, coll'annuo estaglio di L. 7,700, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fatali a giorni 15. (V. n. 41 del *Monitore*)

Id. (17 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Taranto-Martina coll'annuo estaglio di L. 13,200, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 42 del *Monitore*).

Id. (17 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale San Donaci-Mesagne San Donaci-Cellino, coll'annuo estaglio di L. 11,550, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 42 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Lecce Manduria coll'annuo estaglio di L. 24,200, essendo stati aumentati del 10 0[0 i prezzi unitari del capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 41 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Parabita-Maglie coll'annuo estaglio di L. 11,000, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del Capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 41 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Lecce-Ruffano coll'annuo estaglio di L. 12,650, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del Capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna, che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 42 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Lecce-Serro di Gallipoli, coll'annuo estaglio di L. 13,200, essendo stati aumentati del 10 per cento i prezzi unitari del Capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 41 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzione della strada provinciale Palagiano-Ginosa coll'annuo estaglio di L. 15,400, essendo stati aumentati del 10 p. 0[0 i prezzi unitari del Capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 42 del *Monitore*).

Id. (18 dicembre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Manutenzioue della strada provinciale Erchie-Francavilla coll'annuo estaglio di L. 8,250, essendo stati aumentati del 10 0[0] i prezzi unitari del Capitolato, e per la durata che avrà principio dal giorno medio della consegna che sarà fatta all'impresario, e termine al 31 marzo 1892. Fat. a giorni 15. (V. n. 42 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Ancona (19 dicembre, ore 12 merid.. 1.a asta) — Lavori di correzione delle forti pendenze lungo il tratto di Santa Croce a San Donnino a ponente di Arcevia collo sviluppo di m. 2654.73. Il lavoro dovrà esser compito entro due anni dalla consegna. Prezzo L. 46,425.78; Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 4,000. Fat. mezzodì 5 genn. 1886.

Prefettura di Rovigo (21 dicembre, ore 10 ant., unico e def.) — Lavori di imbancamento e parziale difesa frontale con gittata di sasso all'argine sinistro di Po lungo il Froldo di Calto in comune di Calto secondo il progetto del locale ufficio del Genio civile 14 agosto p. p., approvato con nota del Ministero dei lavori pubblici 20 novembre 1885, n. 15079. Prezzo L. 96,900. Cauz. provv L. 5,000; def. il decimo. Dep. per spese L. 1,000. Il lavoro deve compiersi entro giorni cento dalla consegna.

Municipio di Nervi (21 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lastricamento con pietra arenaria della Spezia, di un tratto di m. 1200 di questa traversa provinciale e lavori accessorii relativi. Prezzo di perizia L. 1[1]1,000. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 90 lavorativi, con la multa di L. 100 per ogni giorno di ritardo. Cauz. L. 10,000. Dep. per spese L. 2,000. Fat. ore 11 ant. 6 gennaio 1886.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Firenze (21 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti al miglioramento dell'estremo tratto della strada nazionale n. 42, da Pontassieve a Forlì al passaggio della Sieve presso Pontassieve, tra l'abitato di Pontassieve e la vetta dell'Appennino, della lunghezza di m. 577.20. per L. 112,300. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni 2 dalla consegna. Cauz. provv. L. 7,000. def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Roma (22 dicembre, ore 11 ant., def.) — Lavori di sistemazione del tratto di banchina all'incontro del molo Innocenziano con quello Neroniano nel porto di Anzio. Prezzo L. 23,850 depurato dapprima del ribasso del 5.25 per cento ottenuto nel primo esperimento e quindi del ribasso del 5.75 ottenuto in grado di vigesima. Cauz. provv. L. 1,000; def. il decimo.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della Provincia di Mantova per la guidovia a vapore da Mantova a Cittadella di Porto la fornitura di n. 8 ponticelli metallici e del rinforzo del gran ponte sull'Oglio a Gazzuolo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 67,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 20 *al* 30 *Novembre* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,170,090.13
Merci a Grande Velocità	»	477,686.31
Merci a Piccola Velocità	»	1,865,052.11
Telegrafo	»	12,592.67
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,525,421.22**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 30 *Novembre* 1885.

Viaggiatori	L.	21,380,251.10
Merci a Grande Velocità	»	7,052,498.93
Merci a Piccola Velocità	»	27,856,544.90
Telegrafo	»	222,866.00
Complessivamente al lordo . . .	L.	**56,512,160.93**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *novembre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 21	Chil. 48
Viaggiatori.	4,779.05	15,318.25	1,646.85	3,104.70	1,061.20	3,062.70	2,521.80	2,743.98	4,669.50
Bagagli. . .	58.74	208.70	53.05	15.—	14.10	60.52	5.80	19.50	»
Merci G. V.	603.70	2,385.35	374.20	245.70	96.70	449.—	»	»	»
Merci P. V.	1,920.40	6,880.65	1,970.65	2,198.20	1,092.95	907.05	67.05	»	»
Totali . .	7,361.89	24,793.05	4,049.75	5,563.60	2,264.95	4,479.27	2,594.65	2,763.48	4,669.50

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

Capitale L. 100 *milioni, emesso e versato L.* 55 *milioni*

SEDE CENTRALE DI ROMA.

I signori portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che, a termini dell' art. 5.° della relativa Convenzione 27 marzo 1878, essendosi proceduto alla quinta estrazione di una delle Serie componenti quel Prestito, ne venne estratta la Serie I.

Le 500 obbligazioni da L. 1000 cadauna di questa Serie (250 in oro e 250 in carta) verranno rimborsate alla pari, a partire dal 31 dicembre 1885.

Roma, 1° Dicembre 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON SEDE

IN BERGAMO

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull' Oglio, Vittorio (Veneto), *Narni* (Umbria) *ed Ozzano Monferrato*

SOCIETA' ANONIMA -- Capitale Sociale L. 2,500,000 -- Versato L. 2,000,000

PREMIATA CON 15 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

PREZZI NORMALI

			STAZIONI
Cemento idr.° lenta presa	L. 1.60	al quint.	Bergamo
» » rapida »	» 3.—	»	»
» » rapida super.	» 4.—	»	»
» » Portland nat.°	» 5.—	»	Palazzolo
» » » artif.°	» 7.—	»	»
Calce idr.ª di Palazzolo	» 2.50	»	»
» » di Vittorio	» 1.25	»	Vittorio
Cemento idr.° »	» 3.10	»	»
Calce di Narni	» 2.20	»	Narni

Marca di Fabbrica

Ribassi per grandi forniture.

CONDIZIONI DI VENDITA

La merce viaggia per conto dei Committenti in *sacchi* (da 50 kg. a lordo) od in *barili* a seconda delle ordinazioni. — Pei *sacchi* si deposita L. 1 cad., importo che viene rifuso contro resa dei medesimi in buono stato entro due mesi da ogni spedizione, franchi alle Stazioni di provenienza, in colli suggellati, portanti il nome del mittente, il peso ed il numero dei sacchi contenuti in ciascun collo. — Pei *barili* si fattura la merce a L. 1 al quint. oltre il prezzo della stessa (peso lordo).

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti.

Produzione annua UN MILIONE di Quintali — Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopra esposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

Avvertesi inoltre che la *Calce idraulica di Palazzolo* viene esclusivamente prodotta nelle Officine della Società Italiana situate in detto Comune.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale 200 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

Pervenendo continuamente a questa Amministrazione numerose istanze per ottenere impieghi nel personale subulterno di queste Ferrovie, si stima opportuno portare a conoscenza degli interessati che, in forza dell'articolo 31 del Capitolato per l'esercizio della rete Adriatica, approvato colla legge 27 aprile 1885 n. 3048 (Serie 3.ª), un terzo dei posti d'ordine, di custodia di locali o di servizio, che si rendessero vacanti, dovrà essere riservato ai sotto ufficiali congedati dal R. Esercito dopo aver compiuto 12 anni di servizio sotto le armi, e nelle nuove nomine di personale in genere dovranno, a parità di condizioni, essere preferiti coloro i quali abbiano servito lodevolmente non meno di 8 anni nel R, Esercito o nella R. Marina come militari di truppa.

Si avverte quindi che d'ora innanzi le istanze per impieghi nel personale d'ordine o di fatica, degli uffici, stazioni e treni, che pervenissero a questa Amministrazione saranno respinte agli interessati, assieme ai documenti personali eventualmente annessi alle medesime, a meno che gli aspiranti ad impiego dai quali emanano non si trovino nelle sovra descritte condizioni, nel qual caso soltanto ne sarà preso nota, per averle presenti, a seconda dell'ordine d'iscrizione, e tenuto conto delle numerose istanze sin d'ora già in nota, quando si verificherà il bisogno di provvedere alla assunzione di nuovo personale.

Firenze, 3 Dicembre 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVIII — Mercoledì 16 Dicembre 1885. — Num. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

AI CORTESI ABBONATI

Colla fine del corrente mese scade il maggior numero degli abbonamenti al *Monitore.* Preghiamo quindi i nostri Associati di non voler attendere gli ultimi giorni per le rinnovazioni, come pure di non tardare più oltre i pagamenti di cui fossero tuttora in difetto; e ciò mediante vaglia postali, o biglietti di Banca, in lettera raccomandata, all' indirizzo di quest' Amministrazione. Degli abbonamenti e pagamenti fatti a mezzo d'intermediari, la scrivente non si ritiene responsabile.

L' AMMINISTRAZIONE.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

La Direzione generale di queste Ferrovie ha diramato il seguente Ordine di servizio:

Riordinamento del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori

Milano, 10 dicembre 1885.

SERVIZI CENTRALI. — SERVIZIO ATTIVO SULLE LINEE DEL 1° COMPARTIMENTO. — Il Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori è affidato ad un funzionario superiore della Società col titolo di *Ingegnere Direttore del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori* posto alla dipendenza immediata della Direzione Generale.

Il Servizio esercita tutte le sue attribuzioni sulle linee del 1° Compartimento e funziona per tutte le linee della Rete per quanto concerne l' unità tecnica, i magazzini, gli approvvigionamenti, la statistica e per gli affari che potranno essergli deferiti dalla Direzione generale, fermo restando, per le linee del 2° Compartimento, il disposto degli Ordini di Servizio N. 104 e N. 106 (2° semest.) 1885.

Il Servizio si suddivide nei due rami:

a) Servizi Centrali. — b) Servizio attivo.

I.

I Servizi Centrali sono così distinti:

A. Servizio Centrale Amministrativo. — B. Servizio Centrale dei Lavori.

A. IL SERVIZIO CENTRALE AMMINISTRATIVO è posto alla dipendenza di un Ingegnere Capo-Servizio e le sue attribuzioni vengono disimpegnate mediante i seguenti uffici, retti ciascuno da un Capo Sezione principale e costituiti dal personale stabilito dal ruolo organico:

1. *Ufficio Amministrativo e del Personale.* — 2. *Ufficio Contabilità.* — 3. *Ufficio Approvvigionamenti e Magazzini.* — 4. *Ufficio della Statistica.*

All' Ufficio speciale della Statistica potrà essere preposto un funzionario superiore dell' Amministrazione.

L' Ufficio amministrativo e del personale tiene il protocollo generale e l' Archivio del Servizio; esamina in linea amministrativa i Contratti, le Convenzioni, ecc.; raccoglie i dati per la compilazione dei bilanci; controlla gli assegni delle spese; tiene in evidenza la situazione del personale ed il relativo ruolo organico; esamina le proposte degli aumenti, assunzioni, nomine, gratificazioni, traslochi, punizioni, ecc.; interviene alle inchieste amministrative e disciplinari; esamina le contravvenzioni alla polizia delle Strade ferrate; provvede a tutto quanto ri-

flette il regolamento ed il rilascio dei biglietti di viaggio, la copisteria e la spedizione.

L'Ufficio della Contabilità si occupa della revisione e registrazione dei conti; esamina in linea contabile le liquidazioni finali delle spese e degli introiti; compila i mandati ed i fogli di paga dei Servizi Centrali; verifica la contabilità dei Magazzini del materiale fisso e compila i bilanci annuali.

L'Ufficio Approvvigionamenti e Magazzini è incaricato delle pratiche inerenti all'acquisto dei materiali d'armamento e del materiale fisso ed alla vendita dei medesimi; compila i preventivi annuali, i fabbisogni, ecc.; dirige i magazzini da esso dipendenti e ne sorveglia l'andamento; cura la ripartizione dei materiali fra i Magazzini e provvede alle somministrazioni dei materiali domandati; tiene gli inventari e la contabilità dei Magazzini.

L'Ufficio di Statistica è incaricato della compilazione della Statistica per ogni ramo del Servizio e cura la preparazione di tutti i dati e di tutti gli elementi che possono occorrere alla statistica generale dell'Amministrazione per quanto riguarda il Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori.

B. Il *Servizio Centrale dei Lavori* è posto alla dipendenza di un Ingegnere Capo-Servizio e le sue attribuzioni vengono disimpegnate mediante i seguenti uffici, retti ciascuno da un Capo-Sezione principale e costituiti dal personale stabilito dal ruolo organico:

1° *Ufficio d'Arte* — 2° *Ufficio del Materiale fisso* — 3° *Ufficio delle Espropriazioni e del Catasto.*

L'Ufficio d'Arte esamina, rivede e compila i progetti, i preventivi e gli elaborati d'appalto pei lavori d'ogni genere riguardanti fabbricati, manufatti, corpo stradale, opere metalliche ed in legno; studia e compila i tipi normali delle opere d'arte; dirige e sorveglia l'esecuzione dei lavori, che vengono eseguiti dal Servizio Centrale, a carico dei fondi speciali di previdenza; interviene ai collaudi e tratta in linea tecnica le controversie colle Imprese; provvede, per quanto riguarda i fabbricati e le opere d'arte, alle ispezioni alle linee che vengono ordinate dall'Ingegnere Capo del Servizio Centrale.

L'Ufficio del Materiale fisso provvede alla conservazione e studio dei tipi normali del materiale fisso e d'armamento; esamina, rivede e compila i progetti, preventivi ed elaborati d'appalto riguardanti il materiale fisso e l'armamento; studia tutto quanto ha attinenza al segnalamento lungo le linee e nelle stazioni; studia e cura l'impianto degli apparecchi di segnalamento e sicurezza; dirige e sorveglia l'esecuzione dei lavori riguardanti l'armamento e il materiale fisso, che vengono eseguiti dal Servizio Centrale, a carico dei fondi speciali di previdenza; sorveglia la fabbricazione, il collaudo ed il ricevimento dei materiali inerenti al suo servizio; studia la ripartizione e l'organizzazione del servizio di sorveglianza e di lavoro, ed i provvedimenti che vi si riferiscono; provvede alle ispezioni lungo le linee ed a quelle d'indole tecnica nei magazzini che sono ordinate dall'Ingegnere Capo del Servizio Centrale.

L'Ufficio delle Espropriazioni e del Catasto provvede agli acquisti ed alle vendite dei beni stabili; alla formazione e conservazione del Catasto e dello stato censuario; esamina, rivede e compila i documenti tecnici relativi alle operazioni stesse ed agli istromenti relativi; sorveglia la delimitazione e la conservazione della proprietà; regola la denuncia delle imposte fondiarie e dei fabbricati, tiene il registro dei consorzi e la trattazione delle relative pratiche; provvede alle ispezioni lungo le linee ordinate dall'Ingegnere Capo del Servizio Centrale per le questioni di sua competenza e per quanto può occorrere alla tutela della proprietà ed all'osservanza delle disposizioni di legge.

C. In caso di assenza od impedimento del Direttore del Servizio, vengono firmati per lui, la corrispondenza e gli atti amministrativi dal Capo del Servizio amministrativo; la corrispondenza e gli atti tecnici dal Capo del Servizio dei Lavori.

Gli uffici speciali istituiti per la dirigenza e sorveglianza sopra luogo dei lavori a carico dei fondi speciali del Capitolato d'esercizio, ove non si provveda colle Sezioni attive, dipendono direttamente dall'Ingegnere Capo del Servizio dei Lavori, il quale è coadiuvato, oltrechè dagli uffici suddetti, anche, occorrendo, da altri funzionari aggregati al servizio stesso.

II.

Servizio attivo del mantenimento, sorveglianza e lavori. — È istituito, alla dipendenza dell'Ingegnere Direttore, un Servizio attivo del *Mantenimento, Sorveglianza e Lavori* con residenza a Torino, affidato ad un Ingegnere Capo Servizio del *Mantenimento, Sorveglianza e Lavori*, il quale è coadiuvato da due Ingegneri Capi Sezione principali e da Capi Sezione addetti all'Ufficio Centrale del Servizio stesso.

Uno di questi Ingegneri Capi Sezione principali ha le attribuzioni di Capo Servizio aggiunto e sostituisce l'Ingegnere Capo Servizio in caso di sua assenza od impedimento.

L'altro Ingegnere Capo Sezione principale ha in ispecial modo l'ispezione dei lavori sia dal lato tecnico che amministrativo, e disimpegna quelle altre mansioni che gli vengono affidate dall'Ingegnere Capo Servizio.

Un Ingegnere Capo Sezione si occupa specialmente di tutto ciò che si riferisce ai lavori di manutenzione dell'armamento e materiale fisso, nonchè della sorveglianza delle linee.

Un Ingegnere Capo Sezione ha specialmente l'incarico della conservazione e manutenzione dei fabbricati, manufatti, corpo stradale, difese e simili.

Un Ingegnere Capo Sezione accudisce a quanto riflette gli espropri, le concessioni, l'osservanza delle disposizioni di legge ed in genere la proprietà ferroviaria.

Un Ingegnere Capo Sezione si occupa specialmente della contabilità e della parte amministrativa.

All'Ufficio Centrale del Servizio è aggregato il Personale tecnico ed amministrativo determinato dal ruolo organico.

Il Servizio si occupa anche di quanto gli venga demandato, per ragioni di opportunità e di sicurezza, riferibilmente ai lavori a carico dei fondi speciali.

Il Servizio attivo lungo le linee è disimpegnato da dieci Sezioni stabilite nelle seguenti sedi:

1. *Torino* — 2. *Novara* — 3. *Milano* — 4. *Voghera*

— 5. *Alessandria* — 6. *Bra* — 7. *Genova* — 8. *Sarzana* — 9. *Firenze* — 10. *Civitavecchia*.

La delimitazione di tali Sezioni risulterà da apposito Ordine di Servizio.

Le Sezioni lungo le linee sono rette da Ingegneri Capi Sezione principali o da Ingegneri Capi Sezione a norma di quanto sarà stabilito dalla Direzione Generale.

Il Capo della Sezione provvede alla sorveglianza delle linee affidategli; alla esecuzione di tutti i lavori di manutenzione, presentando le relative proposte; alle domande per forniture di materiali; alla compilazione e vidimazione dei relativi documenti di contabilità; alla compilazione ed inoltro all'Ingegnere Capo Servizio dei fogli di presenza di tutto indistintamente il personale da esso dipendente; alle relazioni e corrispondenze che si riferiscono alle linee che ne dipendono.

Oltre alla sorveglianza ed alla manutenzione delle linee, provvede anche ai lavori a carico dei fondi speciali, in quanto ne venga incaricato, e ciò mediante appositi uffici.

Il Capo della Sezione è coadiuvato da Ingegneri, nonchè dal Personale determinato dal ruolo organico.

Le linee sono divise in tronchi affidati a Sorveglianti, i quali hanno alla loro dipendenza il personale tanto di guardia che di lavoro. Il personale di lavoro è suddiviso in Cantoni a ciascuno dei quali è preposto un Brigadiere.

III.

Le disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio s'intendono attuate in via di esperimento ed entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio prossimo venturo. — Coll'attivazione delle disposizioni stesse restano soppresse le attuali divisioni 1ª e 2ª della Manutenzione e dei Lavori aventi la loro rispettiva sede a Milano ed a Torino.

Nulla è innovato di quanto risulta dai regolamenti e norme attualmente in vigore sulle linee già appartenenti alle ferrovie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali costituenti la Rete attuale Mediterranea per quanto non vi ostino le presenti disposizioni.

IV.

In relazione al nuovo riordinamento del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori sono approvate le seguenti nomine e variazioni di qualifica dei funzionari superiori del Servizio, le quali avranno effetto a partire dal 1° gennaio prossimo venturo:

Il signor comm. Saulle Mantegazza attualmente Ingegnere in Capo della Manutenzione e dei lavori è nominato *Ingegnere Direttore del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori;*

Il signor comm. Oscar Poli attualmente Capo degli Uffici Centrali della Manutenzione e dei Lavori è nominato *Ingegnere Capo del Servizio Centrale Amministrativo* e rappresenta l'Ingegnere Direttore del Servizio nei casi di assenza e di impedimento;

Il signor comm. Cesare Bermani ora Ingegnere Capo della 2.a Divisione della Manutenzione e dei Lavori è nominato *Ingegnere Capo del Servizio Centrale dei Lavori;*

Il signor cav. Paolo Rossi già Ingegnere Capo della 4.a Divisione della Manutenzione e dei Lavori è nominato *Ingegnere Capo del Servizio attivo* per le linee del primo Compartimento;

Il signor comm. Alessandro Bozzi attualmente Ingegnere Capo della 1.a Divisione della Manutenzione e dei Lavori cessa col 1° gennaio dalle sue mansioni passando al Servizio Centrale.

Il Direttore Generale
M. MASSA.

STATISTICA INTERNAZIONALE FERROVIARIA

LE FERROVIE AUSTRO-UNGARICHE nel 1882

Abbiamo in un precedente numero parlato della *Statistica delle ferrovie Europee* pubblicata a cura della Commissione internazionale di Vienna; ma, più che occuparci di questo lavoro per la parte che si riferisce al 1882, ci siamo limitati a dare brevi cenni su quella riguardante il 1883 e che la prelodata Commissione ha, in guisa di appendice, unito alla prima.

Egli è certo però che l'importanza, l'utilità e la mole del lavoro si fanno più manifeste dall'esame dei dati statistici relativi al 1882, comunque questi possano, per ragion di tempo, riuscire di minor interesse. Essi infatti sono più completi e dettagliati e danno un'idea più precisa del metodo seguito dalla Commissione internazionale e dello scopo che essa si prefigge.

Queste le ragioni per cui ci siamo decisi a fare anche un esame della statistica pel 1882, spinti altresì a ciò dalla considerazione che d'ora innanzi la Commissione pubblicherà il suo rapporto ogni anno, e noi potremo di pari passo, darne contezza ai lettori, senza tema che ci si rimproveri di aver trascurato le prime fasi di un lavoro, da cui le persone competenti si ripromettono grande utilità.

Vediamo intanto oggi i dati principali forniti dalla statistica circa le ferrovie Austro-Ungariche.

Alla fine del 1882 l'Austria-Ungheria aveva 19,599 chilometri di ferrovie costrutte, così ripartiti:

Ferrovie dello Stato e da lui esercitate	km.	3,291
Id. esercitate da Compagnie	»	629
Ferrovie private esercitate dallo Stato	»	2,255
Id. Id. da Compagnie	»	13,424
Totale	km.	19,599

Di tutte queste ferrovie, quelle la cui data di costruzione è più antica sono la ferrovia Sud-Austriaca e la Nord-Ovest austriaca, delle quali i primi tronchi vennero aperti al pubblico esercizio nel 1841.

Dei sudetti 19,599 chilometri di ferrovie, 1780 erano, alla fine del 1882, a doppio binario.

Si avevano poi 63 chilometri di via il cui armamento era intieramente metallico.

La lunghezza totale delle rotaie impiegate era di chilometri 25,627, dei quali 14,045 in ferro, 10,530 in acciaio e 1052 miste.

L'estensione delle vie di percorso era, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, dell'82 per cento, e quella dei binari di manovra, di servizio, ecc., del 18 per cento.

L'ammontare del capitale autorizzato a tutto il 1882, era di franchi 7,815,769,285. Il capitale poi effettivo delle Compagnie ferroviarie era di fr. 7,671,291,544, dei quali fr. 2,251,637,867 in azioni, 5,258,789,057 in obbligazioni, fr. 56,750,000 di sovvenzioni, e fr. 104,114,620 in mutui.

Le spese d'impianto a tutto il 1882 ascendevano a fr. 7,673,349,579, con una media chilometrica di franchi 405,504.

Nella predetta somma di fr. 7,673,349,579 non sono comprese le spese per i tronchi che erano ancora in costruzione alla fine del 1882, e tutte quelle spese che non possono direttamente imputarsi alla costruzione, ma che pure hanno uno stretto nesso coll'esercizio.

I fondi di riserva e di rinnovamento delle Compagnie sommavano a fr. 111,432,824.

Le somme ricevute dalle Compagnie a titolo di garanzia e di sovvenzione ascendevano a fr. 791,801,421.

Per quanto poi riguarda il materiale rotabile delle ferrovie Austro-Ungariche, alla fine del 1882, togliamo dalla tabella 3.a le seguenti cifre:

Quantità del materiale:

Locomotive	n.	3,671
Vetture viaggiatori	»	7,607
Carri merci	»	85,785

Le vetture viaggiatori davano la capacità di totali 281,474 posti, i carri merci quella di 868,661 tonnellate.

Il percorso dei treni fu di chilometri 28,115,814 per quelli dei viaggiatori, e di chilometri 47,923,966 per i treni-merci.

I viaggiatori trasportati furono in totale 47,211,721 e vengono così classificati:

Viaggiatori di 1ª classe	n.	616,056
Id. di 2ª Id.	»	6,232,331
Id. di 3ª Id.	»	34,179,978
Id. di 4ª Id.	»	4,454,252
Id. a prezzi ridotti	»	1,729,104
Totale	n.	47,211,721

Il percorso medio d'ogni viaggiatore fu di chilometri 46.77. La media dei viaggiatori per ogni asse di vettura fu di 4.25. Il rapporto fra i posti occupati e quelli offerti fu del 24.27 per cento.

Le mercanzie trasportate diedero un totale di 64,754,523 tonnellate, così distinte fra le seguenti categorie:

Bagagli	tonn.	159,494
Merci a grande velocità	»	305,503
Id. a piccola Id.	»	63,141,302
Bestiame	»	1,148,224
Totale	tonn.	64,754,522

Il percorso medio d'una tonnellata fu di chilom. 81.10. Il carico medio d'ogni asse fu di tonn. 2.26. Il rapporto dei carichi effettuati colla capacità disponibile fu del 45.11 per cento.

Gl'introiti nell'esercizio 1882 sulle ferrovie Austro-Ungariche, furono i seguenti:

a) Trasporto di viaggiatori:

Viaggiatori di 1ª classe	F.	8,602,620
Id. di 2ª Id.	»	34,515,478
Id. di 3ª Id.	»	67,606,980
Id. di 4ª Id.	»	5,579,315
Id. a prezzi ridotti	»	4,372,557
Totale	F.	120,676,950

con una media di fr. 6446 per chilometro, di fr. 2.27 per viaggiatore e di cent. 5.20 per viaggiatore-chilometro.

b) Trasporto di merci:

Bagagli	F.	5,016,698
Merci a grande velocità	»	10,405,437
Id. a piccola Id.	»	421,586,603
Bestiame	»	19,227,081
Totale	F.	456,235,819

con una media di fr. 24,371 per chilometro esercitato, di fr. 7.65 per tonnellata, e di cent. 7.30 per tonnellata-chilometro.

Gl'introiti totali, comprese le entrate diverse, furono di fr. 589,845,023.

Le spese d'esercizio furono in totale di fr. 285,204,453, con una media di fr. 15.241 per ogni chilometro esercitato, di fr. 3.75 per chilometro di treno, e di cent. 8.01 per chilometro di asse.

L'eccedenza totale degli introiti sulle spese fu pertanto di fr. 304,640,570, il rapporto delle seconde coi primi essendo del 48.37 per cento.

Il prodotto lordo chilometrico eccedette la spesa chilometrica di fr. 16,268

Aggiungendo poi al prodotto netto del 1882, il saldo dei precedenti esercizi, in fr. 2,484,115, le sovvenzioni, garanzie, ecc., in fr. 94,131,722, i benefizi realizzati sull'esercizio di ferrovie straniere, di miniere, imprese industriali, di navigazione, ecc., in fr. 6,816,980, e gli interessi in fr. 1,616,210, si ha un totale nel prodotto netto disponibile di fr. 410,544,519, il quale venne così ripartito.

Per lavori di miglioramento	Fr.	4,381,492
Per dotazioni dei fondi di riserva, di rinnovamento, ed altri fondi speciali	»	2,719,712
Per interessi e rimborsi delle anticipazioni ricevute a titolo di garanzia, dei debiti fluttuanti ed altri	»	4,970,171
Per interessi dei prestiti	»	181,318,917
Per interessi e dividendi delle azioni, in ragione del 5.47 per cento	»	121,125,763
Per ammortamento delle azioni e dei prestiti	»	19,022,152
Per perdite sui cambi	»	16,340,132
Per versamenti alle casse dello Stato	»	19,781,709
Per affitti e locazioni, perdite sull'esercizio di ferrovie straniere, ecc.	»	159,885
Per imposta sul prodotto netto	»	26,909,663
Per diverse	»	10,956,583
Per saldo a nuovo	»	2,858,340

In quanto al personale, la statistica ci ricorda che nel 1882, nelle ferrovie Austro-Ungariche vi erano 54,753 impiegati, e che si diede lavoro a 78,082 operai alla giornata, con una spesa totale di 167.535,128 di franchi e con una media per chilometro di fr. 8860.

Al 31 dicembre 1882 vi erano 34 casse pensioni e 39 casse per malati e di soccorso; alle prime partecipavano 55,554 membri, alle seconde 142,235. I pensionati figuravano in numero di 10,259.

Dalla tabella 8.a, ricaviamo i seguenti dati relativi agli accidenti successi sulle ferrovie Austro-Ungariche nel 1882.

Gli accidenti ascesero in totale a 1279, dei quali 365 lungo le linee, e 914 nelle stazioni e fermate. Gli sviamenti furono 356, le collisioni 100, ed altri accidenti 823.

Finalmente dalla tabella 9.a risulta che nel 1882 erano in esercizio in Austria-Ungheria 911.6 chilometri di ferrovie private, dei quali 333.8 chilometri di ferrovie industriali, 469.5 chilometri di ferrovie di miniere ed officine, 81.4 chilometri di ferrovie agricole e 76.9 chilometri di ferrovie diverse.

Di queste ferrovie private, ve ne erano poi per 776.2 chilometri a scartamento normale, e per 135.4 chilom. a sezione ridotta.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale straordinaria del 3 *dicembre* 1885.

ORDINE DEL GIORNO:

Relazione del Consiglio di amministrazione.

Bilancio consuntivo del primo semestre 1885 e deliberazioni relative.

Signori,

Col 1° luglio abbiamo assunto l'esercizio della rete Adriatica alle condizioni della Convenzione approvata colla legge del 27 aprile u. s.

Essendo ora chiuso l'esercizio delle reti Meridionali e Calabro-Sicula, che ebbe fine il 30 giugno scorso, adempiamo alla promessa fattavi nell'Assemblea ordinaria del 28 maggio, riunendovi oggi in Assemblea straordinaria per presentarvi i risultati della nostra gestione dal 1° gennaio al 30 giugno.

Prima però d'incominciare la nostra esposizione, dobbiamo compiere un mestissimo e lacrimato ufficio.

Or sono pochi mesi si spense nel vigore degli anni la vita del comm. Domenico Balduino.

Sortito da natura un raro acume d'ingegno, seppe educarlo per lunga esperienza a giudizii schietti e sicuri.

Il vostro Consiglio ha perduto un compagno solerte e fidato, la vostra Società un amministratore integerrimo e infaticabile, la patria un cittadino benemerito.

Egli fu eletto incessantemente vostro amministratore, e fu uno fra coloro che più efficacemente cooperarono alla costituzione della vostra Società, sorta in tempi difficilissimi e quando incerto era, nei pusillanimi, l'avvenire d'Italia.

Se deploriamo la morte del caro ed egregio collega, acerbo pur anche è il nostro dolore per quella di Celestino Bianchi che ha compiuta innanzi tempo la sua giornata. Segretario del Consiglio di amministrazione fino dai primordi della medesima, si tenne a merito l'opera che prestava alla vostra Società, della quale conosceva le cagioni che la promossero, e il tenace intendimento a conseguire il fine predeterminato.

Ebbe agilità d'intelletto, copia di dottrina svariatissima e soda, e nobiltà di sentimenti.

Fra tante virtù dell'animo e dell'ingegno, a Lui nocque il vizio, raro ai tempi nostri, di una soverchia modestia.

I. — *Situazione finanziaria.*

I fondi realizzati dalla Società al 30 giugno 1885, ascendevano alle somme seguenti:

Capitale in azioni:		
antica emissione (in circolazione L. 98,895,000; estinte . . . » 1,105,000)		L. 100,000,000,00
creazione 1881 (in circolazione » 49,880,000; estinte . . . » 120,000)		» 50,000,000.00
60 mila azioni a matrice (1871) . . . (delle quali se ne considerano estinte n. 600 per L. 300,000).		» 30,000,000.00
Sussidio dello Stato in lavori . . .		» 10,000,000.00
Sussidio dello Stato in beni demaniali		» 10,000,000.00
Prestiti diversi:		
N. 1,160,510 obbligazioni sociali in circolazione	L. 264,744,763.47	
» 30,860 obbligaz. dette estinte	» 6,765,534.76	
» 95,000 buoni trentennari in circolazione	» 36,133,488.95	
» 1303 Buoni detti estinti	» 529,567.75	
» 35,064 Buoni detti estinti, convertiti in obbligazioni . . .	» »	
» 6288 obbligazioni De Rothschild estinte	» 1,690,650.00	
» 83 obbligazioni De Gas in circolazione . .	» 35,275.00	
» 2347 obbligazioni De Gas estinte . . .	» 495,975.00	
» 800 Buoni Bayard estinti	» 250,500.00	
	————————	» 310,645,814.93
Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in obbligazioni sociali: N. 2310 obbligazioni De Rothschild. » 1080 Id. De Gas. » 299 buoni Bayard.		
Interessi e rimborsi arretrati di titoli .		» 7,326,856.25
Creditori diversi		» 102,925,277 83
Gestione Calabro-Sicula		» 26,979,146.57
Casse di previdenza		» 2,736,388.31
Liquidazione generale		» 13,454,847.26
		L. 664,068,331 15
Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e delle scorte nei magazzini per	L. 509,069,095.60	
Debitori diversi . .	» 99,740,528.75	
Gestione Calabro-Sicula	» 46,130,000,03	
	————————	» 654,939,624.38
Avremo un attivo di Cassa e Portafoglio, al 1° luglio 1885 di		L. 9,128,706.77

Per il preventivo a tutto il 1885, ci riportiamo a quello già esposto e da Voi approvato nell'Assemblea generale precedente, tenutasi il 28 maggio prossimo passato.

II. — *Costruzione di nuove linee e lavori sulle linee in esercizio.*

Nel primo semestre del corrente anno furono portate a termine le liquidazioni di conti cogli imprenditori che hanno eseguiti i lavori delle nuove linee *Termoli-Campobasso-Benevento* ed *Aquila-Rieti-Terni.*

Nel medesimo tempo furono continuati e portati a compimento vari lavori di consolidamento qua e là occorrenti sui tronchi di più recente apertura delle linee stesse, ed ora il Governo, accogliendo la nostra istanza, ha disposto perchè nel corrente mese venga effettuata da un competente delegato la visita generale di ricognizione delle medesime.

La linea da *Castellammare* a *Cancello* e la relativa diramazione per *Gragnano* furono aperte all'esercizio nel giorno 4 dello scorso maggio, ed al 1° luglio sono passate a far parte della Rete Mediterranea.

I lavori di costruzione delle due diramazioni ai porti di *Castellammare* e di *Torre Annunziata*, superate le difficoltà da noi indipendenti che ne avevano ritardato l'incominciamento, furono alacremente sviluppati e trovansi pur essi compiuti.

Ora si attende con sollecitudine alla compilazione dei conti di liquidazione dei lavori, tanto della linea principale quanto delle diramazioni.

Sulle linee in esercizio furono continuati i lavori di rifacimento dei binari con sostituzione di rotaie di acciaio a quelle in ferro, ed eseguiti non pochi lavori, specialmente nelle stazioni, per soddisfare ai cresciuti bisogni del traffico, dedicando in pari tempo le consuete cure al mantenimento di tutte le opere in quelle generali buone condizioni, che sono richieste per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

III. — *Spese di costruzione.*

Per il completamento della costruzione delle nuove linee *Aquila-Rieti-Terni*, *Termoli-Campobasso-Benevento*, furono ancora spese durante il 1° semestre del volgente anno	L.	2,146,927.18
Per la costruzione della linea *Cancello-Castellammare-Gragnano*, si sono spese	»	3,050,332 56
cosicchè la somma spesa nei soli lavori a tutto il 30 giugno ascende a L. 6,317,080.26 la quale, con le spese successive che ancora occorrono al compimento della strada ed all'importo del materiale rotabile e di esercizio, di prima dotazione, dovrà essere alla Società rimborsata dal Governo.		
Per la stazione definitiva di Taranto	»	100,501.01
Per opere nuove sulle altre linee già in esercizio	»	491,841.34
e così in totale	L.	5,789,602.09
Aggiunta tale somma a quella che risultava spesa a tutto il 1884 in . .	»	440,692,277 61
Si ha l'ammontare complessivo delle spese di costruzione al 30 giugno 1885, in	L.	446,481,879.70

siccome apparisce dal relativo capitolo del Bilancio.

IV. — *Esercizio.*

Attesi i cambiamenti che, come vi è ben noto si sono verificati col 1° luglio p. p. nell'ordinamento della nostra rete, e dovendo d'altra parte questa nostra relazione limitarsi alla gestione del primo semestre dell'anno in corso, non siamo in grado di distenderci diffusamente, come è nostra consuetudine, sul risultato dell'esercizio durante l'accennato periodo, mancandoci in parte i dati statistici che, per brevità di tempo, non fu possibile raccogliere; nè di presentarvi un confronto particolareggiato tra questi risultati e quelli del precedente esercizio.

Ci limiteremo per tanto ad alcuni brevi cenni intorno ai prodotti complessivi del traffico verificatisi tanto sulla rete Meridionale quanto sulla rete Calabro-Sicula e Complementare, prodotti che, ci piace constatarlo, riuscirono, per tutte indistintamente le categorie di trasporti superiori a quelli del periodo corrispondente dell'anno 1884.

V. — *Profitti dell'Esercizio della Rete Meridionale.*

Le spese ordinarie di esercizio per i chilometri 1769 esercitati nel primo semestre 1885, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale e detratte le spese relative all'armamento, ascesero in complesso a	L.	9,947,851.71
Le spese straordinarie e per i ricambi di armamento, ammontarono a	»	917,213.08
e così in totale a	L.	10,865,064.79
I prodotti dell'esercizio ottenuti durante lo stesso (1) semestre raggiunsero la somma di . .	L.	14,182,405 59
e gl' introiti diversi la cifra di . . .	»	255,136.55
e quindi in complesso	L.	14,437,542.14
Detraendo da questa somma l'importo delle spese ordinarie, straordinarie e di armamento, asceso, come sopra è detto, a	»	10,865,064.79
ne risulta l'utile netto di	L.	3,572,477.35

Vi abbiamo qui esposti sommariamente i risultati dell'esercizio dello scorso semestre, quali non giova di ragguagliare ad anno per presentarvi il consueto confronto coi risultati dell'anno precedente; poichè le spese, ed in special modo i prodotti, non possono essere valutati nella stessa misura per ambidue i semestri. — È noto infatti come i prodotti raggiungano sempre una cifra assai più rilevante nel 2° che nel 1° semestre, dacchè il maggior traffico si verifica appunto in quello, anzichè in questo periodo dell'anno; senza che poi le spese aumentino in proporzione, dovendosi nel primo semestre incontrare più forti spese di riparazione del materiale rotabile, a cagione della importanza dei traspoti effettuati nella seconda parte dell'anno decorso.

A colpo d'occhio però rileverete, osservando il resoconto dell'esercizio passato, come le spese si siano mantenute press'a poco nella proporzione di quelle fatte nel 1884, e i prodotti non presentino che la normale diminuzione in questo semestre, la quale avrebbe trovato ampio compenso nel successivo.

(1) *Distinzione dei prodotti 1° semestre 1885.*

Viaggiatori ordinari, militari e Valigia delle Indie	L.	5,759,351.45
Trasporti a grande velocità	»	1,672,886.16
Trasporti a piccola velocità	»	6,177,490.50
Introiti diversi	»	572,747.18
Totale	L.	14,182,405.59

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il Ministero dei lavori pubblici ha invitato la Società del Mediterraneo ad assumere la costruzione dei tronchi della linea Eboli-Reggio, dei quali sono già approvati gli studi, e di ultimare gli studi di quei tronchi che non sono ancora compiuti.

Sappiamo a tal riguardo che il comm. ing. Oliva partirà a giorni per Salerno e Reggio di Calabria con varie squadre d'ingegneri, per prendere gli opportuni accordi con quelle Direzioni governative tecniche locali e poscia recarsi sui tronchi da costruire.

><

Ci consta che la stazione di Napoli sarà fra breve illuminata colla luce elettrica. Sono state all'uopo date tutte le disposizioni per l'impianto delle macchine relative, della quale installazione è incaricato l'egregio comm. ing. Maroni.

><

Lunedì prossimo, 21, il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo terrà seduta. Crediamo che verranno approvate le ulteriori disposizioni per l'organizzazione del Servizio del Mantenimento, di cui pubblichiamo in altra parte del giornale ampie notizie, procedendo alla nomina dei titolari dei varii uffici centrali superiori e delle dieci sezioni attive.

><

Il sig. ing. cav. Valaguzza, che era capo-sezione delle ferrovie dell'Alta Italia e quindi ingegnere capo-Servizio della Manutenzione delle ferrovie delle Asturie (Spagna), è stato assunto dalla Mediterranea quale ingegnere del Servizio delle costruzioni.

><

Il 3 corr. la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha versato nelle Casse dello Stato altre L. 13,500,000, ammontare della quarta rata da essa dovuta, in base alle Convenzioni.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo aprirà fra alcuni giorni delle gare internazionali per la fornitura delle seguenti quantità di veicoli:

N. 10 carrozze di 1.a classe a 2 assi, con terrazzini alle estremità per treni locali;

N. 5 carrozze di 2.a classe a 2 assi, 4 compartimenti, tipo normale;

N. 10 carrozze di 3.a classe a 2 assi con terrazzini alle estremità per treni locali;

N. 20 carri a bagaglio a 2 assi, tipo normale;

N. 40 carri coperti HBf a 2 assi per trasporto merci e bestiame, con freno e loggetta;

N. 40 carri senza freno e loggetta.

Inoltre indirà i concorsi per le seguenti forniture di ferramenta:

552 assi montati da 12 tonn., con bolloni;

178 assi montati da 10 tonn., con cerchietto di sicurezza;

1834 molle di trazione:

1460 Id. di sospensione.

><

Sappiamo che fra i rappresentanti della Società anonima della ferrovia Mantova-Modena ed il Ministero dei lavori pubblici si stanno prendendo opportuni accordi per addivenire al riscatto da parte del governo della ferrovia medesima.

><

Domenica (13) alle ore 2 pom. ebbe luogo, presso il Ministero dei lavori pubblici, la prima seduta della Commissione incaricata dell'esame delle domande di ferrovie di 4.a categoria da includersi fra i 1000 nuovi chilometri autorizzati colla legge del 27 aprile 1885.

><

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sollecitato dal Ministero dei lavori pubblici l'approvazione del progetto relativo al raddoppiamento di binario tra Chiavari e Riva lungo la ferrovia ligure. Trattasi di un lavoro molto urgente richiesto dalle esigenze di servizio e che richiederà un tempo non breve per essere compiuto.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato che apposita Commissione tecnica proceda alla visita di ricognizione del tronco da Taranto a Latiano della ferrovia Taranto-Brindisi. La Commissione è composta del R. Ispettore superiore comm. G. Bussi e dell'ing. Capo del Genio civile di Lecce. Alla visita prenderanno parte i rappresentanti della Società esercente e quelli delle Imprese costruttrici.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione il progetto per la costruzione di un fabbricato pel rifornitore e per altri lavori nella stazione di Portogruaro, e che possa accettarsi l'atto di sottomissione della Società Veneta, costruttrice del tronco da San Donà a Portogruaro, per la esecuzione dei lavori medesimi, i quali sono valutati dell'importo di L. 17,000.

><

Lo stesso Consiglio ha opinato che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, sia meritevole della superiore approvazione il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali pell'ampliamento della stazione di Maglie, lungo la linea Bologna-Otranto. Pell'esecuzione dei lavori relativi è preventivata la spesa di L. 85,000.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad effettuare in via di esperimento la fermata del treno accelerato 153 alla stazione di Albegna, onde permettere ai viaggiatori in arrivo a Pisa dalla linea di Genova col treno 203 di poter giungere ad Albegna in ora non troppo inoltrata.

><

S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha richiamato l'attenzione del suo collega dei lavori pubblici, dietro ripetuti reclami che gli furono indirizzati da parecchi rappresentanti dell'industria serica, sulle tariffe di trasporto di bozzoli vivi, foglie di gelso e avanzi di bozzoli, le quali non sempre si prestano, e per le agevolezze e pei prezzi unitari, a favorire una delle nostre principali industrie, la quale, come è noto, va grandemente soggetta alla concorrenza straniera.

><

Ci informano da Roma che a cura del nostro Governo si stanno facendo pratiche con quello della Repubblica francese allo scopo di conseguire che, come pel passato, le farine di grano turco che si spediscono dall'Italia in Francia continuino a godere della esenzione dal dazio di introduzione.

Si spera quindi che l' Amministrazione delle ferrovie della Parigi-Lione-Mediterraneo vorrà per ora soprassedere all' adozione di misure che potrebbero recare grave nocumento a quel ramo del nostro commercio d' esportazione.

><

Ci informano da Livorno che la locale Camera di commercio ed arti ha domandato al Ministero dei lavori pubblici che sia tolta la eccezione a danno del porto di Livorno per quanto riguarda i trasporti della canapa.

Secondo la tariffa locale 206, a piccola velocità, la canapa greggia spettinata in balle che viene spedita a Livorno dalle stazioni di Argenta, Bologna ed altre fino a San Pietro in Casale, è sottoposta ad una tassazione, per tonnellata-chilometro, maggiore di quella cui va soggetta se dalle stazioni stesse viene spedita a Genova, Savona, od oltre Cormons e Pontebba.

Mentre infatti quell'articolo paga L. 0.0510 quando da dette stazioni è spedito ai luoghi ora indicati, paga invece L. 0.0612 allorchè dalle stazioni medesime è spedito a Livorno.

Se per siffatte spedizioni fossero stabilite condizioni di detta percorrenza, la predetta Camera troverebbe che la differenza potrebbe spiegarsi: ma condizioni simili non essendo richieste dalla tariffa locale suindicata, l' eccezione che si fa per la sola città di Livorno non apparisce punto giustificata.

Questa sfavorevole eccezione riesce grandemente dannosa al commercio di Livorno che è uno dei porti di transito della canapa per la esportazione, epperò la Camera predetta nutre fiducia che il Ministero dei lavori pubblici vorrà prontamente provvedere ad eliminare l' inconveniente più sopra lamentato.

><

Ci scrivono da Cuneo che entro il corrente mese, a cura di quell' Ingegnere Capo del Genio civile, saranno presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti dei tronchi 2° e 3° della ferrovia da Cuneo a Saluzzo.

><

Ci scrivono da Udine che malgrado la stagione poco propizia, i lavori di costruzione della ferrovia economica da Udine a Cividale, della lunghezza di m. 15,100, hanno progredito durante lo scorso mese di novembre con sufficiente attività. I movimenti di materie possono considerarsi prossimi al loro compimento, non mancando che m. c. 1000 di riempimenti e m. c. 8000 di trincee. Le opere d'arte sono a buon punto, ed i fabbricati trovansi quasi ultimati.

Il materiale in ferro per l' armamento è già in provvista e in provvista del pari è il pietrisco occorrente per la massicciata. — Tutto quindi induce a credere che in breve questa ferrovia potrà essere compiuta.

><

Sappiamo che in seguito a domanda della Società italiana delle calci e cementi in Bergamo, l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali si è dichiarata disposta ad accordare qualche riduzione nei prezzi di trasporto dei residui di combustibile di carbon fossile che provengono dalle locomotive, dai gazometri, dalle fabbriche di conterie, ecc. L'Amministrazione stessa per altro non intenderebbe consentire alla domanda della Società preindicata diretta ad ottenere che i trasporti, dei quali trattasi, siano parificati per gli effetti della tassazione alle *ceneri comuni ed al cenerone.*

><

Il Consiglio comunale di Albenga ha fatto tenere a S. E. il ministro dei lavori pubblici un suo deliberato in cui si interessa il Governo a promovere il Decreto reale, col quale tra i mille chilometri di ferrovie secondarie di 4ª categoria stabiliti dall'art. 20 della legge 27 aprile 1885 sia compresa la linea Garessio-Albenga, attraverso la valle del Neva, per una percorrenza di circa 30 chilometri, alle condizioni di riparto di cui agli articoli 18 della predetta legge ed 11 della legge 29 luglio 1879.

Per la linea di che trattasi si stanno praticando opportuni studi tecnici, dai quali è dato fin d'ora di rilevare, come una ferrovia che unisca Garessio ad Albenga attraverso la detta valle del Neva, non presenterebbe gravi difficoltà tecniche da superare, ed importerebbe una spesa moderata in confronto di altre linee, sia per la minore percorrenza che presenta, sia per le favorevoli condizioni topografiche di essa a paragone di altri valichi che si credesse di dover adottare.

><

L' Amministrazione della provincia di Forlì, visto che allorquando essa insistette per ottenere un valico appenninico che congiungesse quel capo-luogo colla Toscana, le sue domande non furono esaudite, ha deliberato di richiedere al Governo, a favore della provincia, che nei mille chilometri di ferrovie della 4ª categoria di cui può farsi la concessione a mente dell'art. 20 della legge 27 aprile del corrente anno, siano comprese le tre linee seguenti: Forlì-Santa Sofia, Cesena-Sarsina: Rimini o Savignano per Parmabilli; e ciò in base ai progetti già innoltrati al Ministero dei lavori pubblici, delle linee appenniniche, delle quali non si è ottenuta la concessione. In linea subordinata, la predetta Amministrazione domanda che quando non si possa ottenere la concessione di tutte tre codeste linee, ne sia concessa almeno una, lasciando al Governo di determinare quella che meglio possa servire agli interesssi generali.

><

Dai ministri dei lavori pubblici e di agricoltura industria e commercio è stato firmato il Decreto col quale la Società esercente le strade ferrate della Sicilia è autorizzata a modificare la propria tariffa per il trasporto dell' acqua dolce, riducendone il prezzo a cent. 4 per tonnellata-chilometro, con diritto fisso di cent. 20 per tonnellata. — Il prezzo di trasporto secondo la precedente tariffa era di cent. 5 a tonnellata-chilometro ed il diritto fisso di lire 1.20.

><

Veniamo informati che in questi giorni la Banca Tiberina si rese acquisitrice dagli eredi Colli della ferrovia economica Torino-Rivoli.

Noi siamo certi intanto che se la detta Banca in-

trodurrà modificazioni all' attuale sistema di esercizio, esse saranno tali da facilitare ogner più il movimento abbastanza attivo di quella linea: e questa nostra certezza si fonda su quanto ci venne riferito, che cioè rimarrà alla direzione l' egregio ing. Raimondo, al quale si devono gli ottimi risultati fin qui ottenuti.

><

Pubblichiamo l'elenco ufficiale del Personale del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, nonchè dei funzionari chiamati a costituire il Comitato superiore delle Strade ferrate ed a dirigere i vari Uffici della Amministrazione Centrale ed i Circoli di Ispezione:

Ispettorato Generale.

Regio Ispettore Generale delle Strade ferrate: sig. cav. ing. Giuseppe Di-Lenna. — Regi Ispettori Superiori per l' esercizio e per la costruzione delle Strade ferrate, signori: Ferrucci comm. prof. Antonio; Borguini comm. ing. Giovanni; Schioppo comm. ing. Vincenzo; Ottolenghi cav. ing. Vittorio; Artom comm. ing. Emanuele: Passerini comm. ing, Dionisio; Plancher comm. Emilio; Bussi comm. ing. Gabriele.

Comitato Superiore.

Presidente: Di Lenna Cav. Giuseppe, R. Ispettore Generale.

Membri ordinari: Ferrucci Comm. professore Antonio, Ispettore sup. (incaricato) — Borguini Comm. Ing. Giovanni, Id. Id. — Schioppo Comm. Ing. Vincenzo, Id. Id. — Ottolenghi Cav. Ing. Vittorio, Id. — Artom Comm. Ing. Emanuele, Id. Id. — Passerini Comm. Ing. Dionisio, Id. Id. — Plancher Comm. Emilio, Id. (incaricato delle funzioni di Direttore Capo della Divisione V.) — Bussi Comm. Ing. Gabriele, Id. — Scarlata Cav. Filippo, Ispettore Capo, Direttore della I Divisione (Segretario del Comitato per gli affari che non riguardano il personale) — Fossati Comm. Ing. Felice, Ispett. Capo, Diret. della III Divisione — Caroggio Cav. Ing Carlo, Ispet Capo Direttore della II Divisione — Braida Cav. Luigi, Ispettore Capo, Direttore della IV Divisione.

Membri aggregati: Fenolio Comm. Avv. Bernardo — Il DirettoreGenerale di Ponti e Strade — Il Direttore Generale delle Opere Idrauliche.

Spreafico Ing. Leonida, Ispettore Capo del Gabinetto dell' Ispettorato, Segretario del Comitato per gli affari che riguardano il personale.

Circoli di Ispezione.

Circolo di Roma, Talocci Cav. Ing. Stefano. Ispettore Capo Reggente — Id. Firenze, Niccolari Cav. Ing. Vincenzo, Ispettore Capo — Id. Milano, De-Casa Cav. Ing. Stefano, Ispettore Capo Reggente — Id. Torino, Crosa Cav. Ing. Vincenzo, Ispettore Capo — Id. Verona, Maironi Cav. Ing. Luca, Ispettore Capo — Id. Bologna, Pizzini Cav. Ing. Giovanni, Ispettore Capo Reggente — Id. Ancona, Muzy Cav. Ing. Pasquale, Ispettore Capo — Id. Foggia, Muttoni Cav. Ing. Giuseppe, Ispettore Capo Reggente — Id. Napoli, Zocchi Cav. Ing. Ernesto, Ispettore Capo Reggente — Id. Palermo, Piccini Cav. Ing. Giovanni, Ispettore Capo Reggente — Id. Cagliari, l' Ingegnere Capo del Genio Civile di Cagliari.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto esecutivo d'una ferrovia da Roma a Viterbo.

Id. pel fabbricato del rifornitore e pesa bilico e per altri lavori nella stazione di Portogruaro lungo la ferrovia Mestre Portogruaro.

Id. ampliamento stazione di Maglie sulla linea Bologna-Otranto (FF. Meridionali).

Aggiunta di lamine di rinforzo alle piattabande della travata metallica del ponte sul Po a Casalmaggiore, lungo la ferrovia Parma-Brescia.

Progetto ampliamento della stazione di Pontedera (linea Firenze-Empoli-Pisa).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. del giorno di lunedì, 28 corr. dicembre, presso la Prefettura di Belluno, avrà luogo un primo esperimento d'asta, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla fornitura e posa in opera degli scambi necessarii a completare l'armamento delle stazioni comprese sui tronchi da Belluno a Feltre della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di lire 93,420.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici per conto dello Stato e di quello speciale in data 18 settembre 1885, colle modificazioni nel medesimo introdotte in data 1° dicembre 1885.

La fornitura e posa in opera degli scambi dovrà essere ultimata nel termine di tre mesi e mezzo dal giorno in cui si impartirà l'ordine di esecuzione dei lavori.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 4600 ed in lire 9300 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà nel termine di 15 giorni successivi a quello dell'aggiudicazione stipulare il relativo contratto.

I fatali sono stabiliti a giorni 15 successivi alla data dell' avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Ancona-Terni. — Le Deputazioni provinciali di Ancona e di Macerata, e le Giunte comunali dell' Umbria di Valle Nerina hanno fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici perchè voglia loro accordare la concessione di una ferrovia che partendo da Ancona, per Osimo, Recanati, Macerata, Tolentino, per le valli del Potenza e del Chienti, proceda poi da Visto fino a Terni, per la valle della Nera.

Per questa ferrovia si domanda la inscrizione fra i 1000 chilometri di ferrovie complementari della quarta categoria, autorizzati coll' art. 20 della legge 27 aprile 1885.

La nuova linea interesserebbe 71 Comuni con una popolazione di 380,000 abitanti all' incirca.

La lunghezza della linea stessa sarebbe di m. 188,395 e la sua spesa totale di L. 16,322,000.

Ferrovia Cassino-Montecassino. — È stato trasmesso all' Ufficio del Genio civile di Caserta pel relativo esame il progetto dell' ing Blois per la ferrovia funicolare Cassino-Montecassino.

Ferrovia Viterbo-Torrenieri Siena. — In uno dei giorni scorsi i deputati del collegio di Siena, insieme a quello di Viterbo, presentavano al ministro dei lavori pubblici una domanda, nell'interesse dei comuni di Siena, Viterbo, Monteroni, Buonconvento, Montalcino, Radicofani ed Acquapendente, per la costruzione di una ferrovia Vi-

terbo-Torrenieri, domandando contemporaneamente il suo prolungamento, per la Val d'Arbia, sino a Siena. Il ministro avrebbe dimostrato di esser persuaso della utilità non solo interprovinciale, ma anche nazionale di questa linea che aprirebbe una nuova comunicazione tra la capitale del Regno e la Toscana e quindi coll'alta Italia.

Per gli azionisti delle Ferrovie romane. — Nei giorni scorsi la Corte di Cassazione di Firenze ha deciso sulla lite, che durava da vari anni, tra i portatori di azioni delle Ferrovie romane.

La Corte pubblicò sentenza, colla quale viene respinto il ricorso dei portatori di azioni comuni, contro la sentenza della Corte di Appello di Venezia, la quale giudicò che alle azioni trentennali delle ferrovie romane spettano, per intero, capitale ed interessi, con privilegio nel riparto del capitale sociale.

— La Commissione liquidatrice della Società anonima delle Ferrovie Romane porta a notizia degli interessati quanto segue:

1. Di aver deliberato di distribuire ai possessori dei *Buoni di saldo al portatore* per 120 e 100 Azioni L. 110 di Rendita consolidata 5 0[0 godimento dal 1° gennaio 1886 ai primi, e L. 90 di Rendita consolidata 5 0[0, godimento come sopra, ai secondi.
2. Con altro avviso indicherà il giorno nel quale avrà principio questa distribuzione.
3. Nell'avviso stesso la Commissione annunzierà un ulteriore riparto che sarà per distribuire anche ai possessori delle *Azioni isolate delle tre categorie*, indicandone l'ammontare rispettivo.
4 Collo spirare del giorno 4 *di gennaio* 1886 cessano nei possessori di certificati al portatore, le facoltà di presentarli raggruppati giusta gli avvisi del 1° novembre 1884 e del 15 gennaio 1885, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 5 novembre 1884, numero 275, e del 31 gennaio 1885, numero 25.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A partire dal 1° gennaio 1886 sarà attivato il supplemento I alla tariffa del 1° agosto 1885 per il servizio-merci diretto fra le stazioni delle ferrovie Giura-Berna-Lucerna, dell'Ementhal e del Bödeli da una parte, e le stazioni della ferrovia del Gottardo dall'altra.

Chi desiderasse degli esemplari di questo supplemento, che vengono distribuiti gratis, potrà rivolgersi all'Ufficio commerciale della Società direttamente o pel tramite delle stazioni.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale ha recentemente presentato alle Camere federali, che l'hanno approvato, un messaggio e relativo decreto col quale si propone di dare al Dr. Battaglini la instata concessione per una ferrovia ad ingranaggio da Lugano alla vetta del monte San Salvatore, situato al sud di quella città ed alto metri 909 sul livello del mare.

Questa ferrovia, secondo la domanda presentata dal Dr. A. Battaglini a nome di una Società per azioni a costituirsi, non toccherebbe alcuna località popolosa nel suo tragitto, e quindi non sarebbe destinata ad aprire nuove e più facili vie al commercio, ma esclusivamente al trasporto dei *touristes* che vogliono godere, in prossimità di Lugano, di un superbo panorama.

La linea ha una lunghezza di 3866 metri circa.

La differenza di livello da superarsi comporta circa 600 metri.

Questa strada ferrata deve essere costrutta ed esercitata secondo il sistema applicato sul Rigi.

La pendenza massima è del 27.77 0[0, e quella media del 15.8 0[0. La piattaforma della via, comprese le cunette, deve avere una larghezza di 4.20 metri Le spese d'impianto sono preventivate nella somma totale di fr. 570,300. Le spese di esercizio annue sono calcolate in fr. 53,310, che uniti a fr. 28,515 per interesse al 2 0[0 del capitale di costruzione, darebbero un'uscita annua totale di fr. 81,825, somma questa che il concessionario si ritiene sicuro di poter coprire cogli incassi per i trasporti.

Ferrovie germaniche. — Il 4 corr. ha avuto luogo a Berlino la seduta plenaria del consiglio ferroviario superiore. L'alto consiglio ha proposto al ministro dei lavori pubblici di ridurre le tasse di porto per marcanzie in valle sui generi seguenti: ferro, acciaio, prodotti metallurgici, parti di macchine, piombo, zinco, ottone, pesi, ganci, bottoni, rame, fili di rame e d'ottone, concimi artificiali della tariffa speciale num. III, frumenti, legumi secchi, semenze, crusca, patate, ecc.

Oltracciò il consiglio medesimo raccomandò la costituzione di una tariffa speciale per mezzi carri completi di mercanzie appartenenti alla tariffa speciale III da tariffarsi a seconda della tariffa speciale n. II.

— La Baviera rinnovò nel consiglio federale la sua proposta di abolire il sequestro giuridico di materiale ruotabile delle ferrovie.

— In seguito alla progettata costruzione del canale marittimo fra il mar Germanico e il mar Baltico, un nuovo tronco ferroviario, e cioè la linea Kiel-Holtenau, sarà costruita nello Schleswig-Holstein dalla Società Kiel-Flensburg.

— Col 1° gennaio 1886 il Governo prussiano prenderà possesso delle linee della Società « Colonia-Minden » e la Società medesima liquiderà i suoi affari. Lo stesso dicasi delle Società « Rheinische-Bahn, Bergisch-Märkische-Bahn, Rechte-Oder-Ufer-Bahn ed Oels-Gnesen. »

— Le lamiere dell'Alta Silesia offrono quest'anno al Governo le loro longarine al prezzo medesimo dell'anno decorso e cioè a 144 e 145 marchi la tonn.

Ferrovie francesi. — Ieri, 15, la Compagnia dell'Est ha aperto all'esercizio la nuova linea Hirson-Amagne, la quale misura una lunghezza di 61 chilometri.

La prima ferrovia in Germania. — La Società della ferrovia *Lodovico* festeggiò lunedì della scorsa settimana in Norimberga il cinquantesimo giubileo della sua prima linea ferroviaria, la quale è contemporaneamente anche la prima costruita in tutta la Germania.

Il 7 dicembre 1835 fu aperta al pubblico servizio la linea Norimberga-Fürt della lunghezza di soli 16 chilometri, le cui spese di costruzione ammontarono a poco più di un milione di marchi. Questo tronco trasporta ora annualmente circa un milione e mezzo di passeggeri e dà un reddito netto del 6 per cento del capitale investito.

In Germania seguì l'esempio della Società ferroviaria Norimberga-Fürth il regno di Sassonia aprendo nel 1837 al pubblico servizio diverse linee ferroviarie.

Una ferrovia tedesca in Africa. — Nei nuovi territorii della Società tedesca dell'Africa orientale, cioè in Usagara di fronte a Zanzibar, si era progettato dallo scozzese Mackumon, di costruire tre linee ferroviarie, cioè quella da Dar-Es-Salam a Nyassa, quella da Nyassa a Tanganjika e quella da Mombas a Kilimandscharo.

Passati questi territori in proprietà della suddetta Società tedesca, la progettata costruzione fu sospesa; ma, avendo ora il Sultano di Zanzibar ceduto alla Società istessa il porto di Dar-Es-Salam, che giace di fronte all'isola di Zanzibar, fu stabilito di costruire le ferrovie anzidette cui il porto di Dar-Es-Salam servirebbe di sbocco.

Ferrovie Americane. — La ferrovia transandina che deve unire Valparaiso a Buenos-Ayres, attraversando le Cordigliere, procede a gran passi, e come sarà compiuta, il movimento commerciale oggi limitato assai fra quei due paesi, avrà un aumento grandissimo, giacchè i due grandi Oceani si troveranno a contatto mediante una strada relativamente breve e comoda. Si crede anzi che attivandosi una linea di vapori diretti fra Valparaiso e l'Australia, questa linea ferroviaria diventerà il passo più vantaggioso e propizio fra l'Austria e l'Europa.

Notizie Diverse

Lavori pubblici. — Allo scopo di rendere stabile la classificazione delle strade, nazionali, provinciali o comunali, a seconda del transito che si esercita su di esse, il ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione coll' incarico di studiare le modificazioni da introdursi nelle disposizioni legislative che regolano la materia. La Commissione sarà presieduta dal direttore generale dei ponti e strade ed è composta dei signori comm. Arion, ispettore del genio civile; comm. Cortese, colonnello di Stato maggiore; cav. Suarez, ingegnere capo del genio civile; cav. Boetti, capo divisione al Ministero dei lavori pubblici, e cav. Pozzo, consigliere di Prefettura.

Deviazione del Gulf-Stream. — L' ingegnere Goodridge di Nuova-York ha immaginato un curioso progetto per deviare la corrente del Gulf-Stream.

Come è noto questa grande corrente dell' Atlantico si devolve dalla equinoziale, costeggiando l'America del Nord fino ai banchi di Terranova, e di qui si ripiega direttamente ad est verso l'Europa, dove si perde nella corrente dei tropici.

Questa corrente è calda, e però scopo della deviazione sarebbe di elevare la temperatura dei paesi costieri dell'Atlantico, che secondo il Goodridge, non possono fruire del calore interponendovisi una corrente polare che proviene dal Labrador su per lo stretto di Belle Isle. Propone adunque di fermarla con una diga in un punto dello stretto di 10 miglia di lunghezza per 150 piedi di profondità. La diga costerebbe 40 milioni di dollari. Per tal guisa la Nuova Scozia avrebbe un clima temperato e il gran fiume San Lorenzo sarebbe navigabile tutto l'anno.

Il re delle ferrovie. — Un telegramma da Nuova York della *Stefani* ci annunziava laconicamente gli scorsi giorni la morte di Wanderbilt, di questo creso americano, la cui fortuna è valutata ad oltre due miliardi di franchi, comunemente conosciuto sotto l' appellativo di « Re delle ferrovie. »

Da posteriori notizie sappiamo ch' egli morì l'8 corr. in seguito ad un colpo apoplettico nella casa del signor Garret, al quale era andato a render visita.

Ecco ora alcuni cenni sulla di lui vita tanto straordinaria, che i giornali pubblicano:

« Suo padre — il commodoro Vanderbilt — era in origine un barcaiuolo: traghettava la gente attraverso le riviere che dividono New-York da Brooklin e New Jersey. Ma aveva lo spirito americano di intraprendenza instancabile, aveva il culto di ciò che ha fatto grande il paese: l'*allmighiy dollar*: l'onnipotente dollaro.

« E così dal battello a remi si andò al vaporetto semplice — da questo al cosidetto *ferryboat*, forma speciale di barca da traghetto, e si finì per trasportare centinaia di migliaia di persone al giorno dall' una all' altra riva.

« Poi il vecchio commodoro si gittò alle imprese costruttrici che si iniziavano — anzi ad ogni genere di imprese — fino a che, morendo, lasciò un paio di figli maschi (oltre due o tre femmine) e un centinaio di milioni.

« Ma roso, dicono, dalle velleità aristocratiche che formano l'elefantiasi europea dei ricchi americani, diseredò un figlio per fare immensamente ricco l' altro.

« Il primo, il diseredato, si è ucciso, tre anni fa, con un colpo di pistola. Suo fratello, per compensarlo del torto fattogli dal padre, gli aveva regalato una diecina di milioni di lire. Ma il *poverello* si calcolava un misero, un sussidiato dalla pietà del fratello, e per la disperazione si uccise.

« Quello che è morto adesso era un bel signore, dall' aspetto d' un diplomatico. Gettatosi alle imprese ferroviarie e ai giuochi di Borsa in grande, aveva di moltissimo accresciuto il patrimonio paterno: la sua sostanza si fa ascendere a circa duecento milioni di dollari.

« La sua era una delle ricchezze più sode d'America. Possedeva quasi tutta intera un linea ferroviaria dall'Atlantico al Pacifico. Era detto il più gran « monopolista » d'America, e perciò era molto odiato, ed in parte con ragione. »

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana le azioni Meridionali dal prezzo di 709 sono salite a quello di 713 e 712; quelle Mediterranee sono rimaste intorno a 563. Le Sarde preferenza a 260 e le Palermo-Marsala-Trapani da 419 a 420.

Per le obbligazioni si è fatto: Meridionali 302.25; Boni id. 549: Sarde, serie A, da 301.50 a 302; dette, serie B, da 303.50 a 304; dette, 1879, a 305, Palermo-Marsala-Trapani, prima emissione, da 313 a 314; dette, seconda emissione, da 305 a 306.50; Centrale-Toscana 510; Pontebba da 473 a 474; Nord-Milano 282; Lombarde da 315.50 a 316.

CONVOCAZIONI

Società anonima Ferrovia di Superga (*Torino* — L' assemblea già convocata pel giorno 10 corrente, è rinviata al giorno 24 corrente, giovedì, alle ore 1 pom. nel locale della Borsa. (V. n. 48 del *Monitore*).

Società Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo — Assemblea generale straordinaria nel locale della Società, in Torino, via Santa Teresa, n. 18, per le ore 4 di lunedì 11 gennaio 1886, per transazione delle questioni insorte tra la Società e l' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia, circa le spese di primo impianto; fissazione di supplemento di dividendo alle azioni pel 1884; nomina di un'amministratore; nomina eventuale di un sindaco.

Società Strada ferrata Alessandria-Novi-Piacenza. — Assemblea generale straordinaria nel locale della Società, in Torino, via Santa Teresa, n. 18, per le ore 3 di lunedì 11 gennaio 1886, per transazione della lite fra questa e l' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia, circa le spese di primo impianto; completamento del dividendo alle azioni pel 1882; nomina di un amministratore; nomina eventuale di un sindaco.

ESTRAZIONI

Ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria — Giovedì 24 dicembre corrente, alle ore 9 ant. avrà luogo in Torino, negli uffici della Banca U. Geisser e C., via Finanze, n. 13, l' estrazione delle 171 obbligazioni dei Comuni interessati nella costruzione di questa ferrovia, da rimborsarsi al 2 gennaio 1886.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Il 3 dicembre 1885, vennero estratte le seguenti azioni che saranno rimborsate al valor nominale, in occasione del pagamento del semestre in corso.

1.a Serie. — *Torino Pinerolo.*

232	288	294	508	547	1021	1048	1336	1701
1796	2153	2724	2910	2969	3132	3198	3494	3596
3767	3843	4097	4155	4176	4920	5006	5198	5367
5679	5848	6047	6132	6139	6384	6887	7106	7886
7904	8242	8741	9354	9508	10083	10243	10352	10952
10972	11235	11242	11352	11366	11368	11420	11469	11509
11520	11749.							

2. Serie. — *Torino-Pinerolo-Torre Pellice.*

352 832 842 4111.

Tramways a vapore della provincia di Torino. — A termine del regolamento approvato con R. Decreto 29 luglio 1882, il Consiglio di vigilanza di questa Società, in seduta 4 corrente addivenne all' estrazione per l'ammortamento di numero 7 obbligazioni, serie A, portanti i numeri 1393, 651, 459, 831, 196, 332, 1147.

PAGAMENTI

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo. — Dal giorno 2 gennaio

p. v. in avanti, si farà luogo al pagamento degli interessi 2.o semestre 1885 in L. 6.75 per azione contro consegna della cedola n. 28: in Bergamo, presso la Banca Mutua Popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura di Milano (19 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Rinnovazione della pavimentazione della chiusa o diga di derivazione del Naviglio Martesana, dal fiume Adda a Trezzo, provv. deliberata per L. 73,702.14. (V. n. 48 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia (19 dicembre, ore 10 ant.. 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione degli argini e delle sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, relative alzaie, sostegni, ponti, ponticelli e magazzini idraulici, per L. 111,850. Fat. a giorni 10. (V. n. 47 del *Monitore*)

Municipio di Afragola (22 dicembre, ore 10 merid., fat.) — Lavori bisognevoli per l'allargamento della via Municipio e la sistemazione di questa strada e delle vie Firelli e Galeota nell'abitato di questo Comune con condotto sotterraneo per le acque luride e pluviali, dalla piazza Belvedere alla via S.ª Venere, provv. deliberati per L. 198,439.75.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (22 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 226, dalla Marina di Castellabate a quella di Casalicchio, compreso fra la Marina di Castellabate e m. 348 al di là della sponda sinistra del torrente Arena, della lunghezza di m. 6023.21, provv. deliberate per L. 12,216.85, dietro ribasso di L. 28.15 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 45 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (22 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1.o aprile 1886 al 31 marzo 1895) del tronco della strada nazionale n. 59, da Sapri all'Ionio, compreso fra la sponda sinistra del fiume Sinni e la stazione ferroviaria di Nova-Siri della ferrovia Taranto-Reggio, della lunghezza di m. 33,285, provv. deliberate per L. 12,081.75 annue, dietro ribasso di L. 11 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 45 del *Monitore*).

Prefettura di Udine (22 dicembre, ore 10 ant., unico e def.) — Lavori di costruzione di un argine sulla destra del fiume Tagliamento dalla confluenza del torrente Cosa al ponte della strada provinciale Casarsa-Codroipo (tronco 3.o) dalla fronte di Valvasone al ponte suddetto (in comune di Valvasone), della estesa, comprese le appicagliature, di m. 4978.35 per L. 43,057. I lavori dovranno compiersi entro giorni 90 naturali e continui dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 5,000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Siracusa (22 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere occorrenti alla bonifica delle paludi Lisimelie, nella porzione della Pianura dei Pantanelli, confinante ad est col porto grande di Siracusa, a nord col canale di scolo, ad ovest con la ferrovia Siracusa-Licata ed a sud con la sponda sinistra del fiume Anapo, provv. delib. per L. 872,119.55, dietro ribasso di L. 9.05 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 45 del *Monitore*).

Comune di Molfetta (23 dicembre, ore 11 ant., def.) — Sistemazione del Porto dei Pali addetto per l'ancoraggio delle barche da pesca in Molfetta. Prezzo ridotto L. 47,500. Cauz. provv. L. 1,000. Dep. per spese L. 500.

Prefettura di Pavia (23 dicembre, ore 11 ant., def.) — Lavori di riparazione al Ponte sulla Trebbia detto di Gorreto, lungo la strada nazionale Genova-Piacenza. Prezzo ridotto lire 53,110.12. (V. n. 45 e 47 del *Monitore*).

Città di Chivasso (23 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti pella costruzione di un nuovo Ospedale secondo il progetto e la perizia del sig. ing. Vincenzo Canetti e sotto l'osservanza dei relativi capitoli. Imp. totale delle opere L. 80,000. Dep. L. 10,000.

Prefettura di Verona (23 dicembre, ore 2 pom., fat.) — Manutenzione novennale della strada nazionale numero 15, detta Militare, dal confine Mantovano a quello Trentino, colla diramazione da Castelnuovo a Peschiera, provv. deliberata per annue L. 6755, dietro l'ottenuto ribasso di L. 3.50 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 47 del *Monitore*).

Genio militare — Direzione di Piacenza (24 dicembre, ore 12 merid. fat.) — Lavori ordinari di manutenzione degli immobili militari nella piazza di Piacenza durante il 1.o semestre 1886 e pel successivo triennio finanziario, cioè dal 1.o luglio 1886 al 30 giugno 1889, provv. deliberati mediante il ribasso di L. 2.25 per cento su L. 122,500. (V. n. 48 del *Monitore*).

Utenza del Roggione di Campalestro - Milano (24 dicembre, ore 10 ant., fat.) — Opere e provviste occorrenti per la costruzione di una pescaia, o chiusa, in muratura e pietre da taglio, attraverso il torrente Agogna in territorio di Olevano, provincia di Pavia, per la derivazione del Roggione detto di Campalestro, provv. aggiudicate col ribasso del 10.05 p. 0[0] sui prezzi unitari di perizia. (V. n. 48 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Girgenti (26 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1.o tronco della strada provinciale n. 66, da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova, compreso fra l'abitato di Palma di Montechiaro ed il burrone della Portella, della lunghezza di m. 6830, per L. 152,200. I lavori dovranno compiersi in mesi 15 dalla consegna. Cauz. provv. L. 4,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Comune di Contigliano (28 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile dolle sorgenti dette della Vedica, per alimentare i paesi di S. Filippo, Collebaccaro e Contigliano. Prezzo L. 38,753.75. Cauz. provv. L. 1,400; def. L. 4,200. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi cinque dalla consegna. Fatali mezzodì 18 gennaio.

Municipio di Bologna (28 dicembre, ore 1 pom., fat.) — Manutenzione ordinaria delle strade comunali del forese, dei viali alberati all'esterno della città, non che di parte delle vie militari nel comune di Bologna e pel relativo servizio nevi, provv. delib. mediante il ribasso sui prezzi di tabella del 5.15 per cento.

Città di Roma (28 dicembre, ore 11 ant., fat.) — Lavori occorrenti alla completa costruzione di un'ala di portico nel palazzo delle Scienze, già Corsini, nel lato verso il vicolo omonimo, provv. aggiudicati mediante il ribasso di L. 0.50 0[0] su L. 39,768.02. (V. n. 48 del *Monitore*).

Municipio di Fabriano (28 dicembre, ore 12 merid., def.) — Costruzione del secondo tronco della strada obbligatoria per Serrasanquirico da Percarella a Sant'Elia di Precicchio. Prezzo ridotto L. 57,669.15. (V. n. 48 del *Monitore*).

Comune di Trinitapoli (28 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Lavori di sistemazione del corso *Garibaldi*, provv. aggiudicati al sig. Tannoia Nicola fu Arcangelo per la presunta somma di L. 42,871 avendo offerto il 18 0[0] di ribasso. (V. n. 48 del *Monitore*).

Municipio di Castellammare di Stabia (28 dicembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Lavori del basolato al corso V. E., cioè dalla casa del sig. Amato alla piazza della Ferrovia, con le traverse annesse, giusta il progetto d'arte elaborato dagli ingegneri Maglio cav. Pasquale e Vitelli cav. Giuseppe, ascendente a L. 66,150.00. Cauz. provv. L. 6615. Fat. mezzodì 12 gennaio p. v. Dep. p. spese L. 1200.

Comune di Lugo (28 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Fornitura della breccia occorrente alla manutenzione annua nel triennio 1886 87 88, di chil. 135, di strade comunali, e per l'esaurimento degli altri oneri inerenti a detto appalto, ed apparenti dal capitolato d'appalto. Prezzo L. 93,171 per tutto il triennio. Dep. L. 6,000. Fat. a giorni 15.

Municipio di Palma di Montechiaro (28 dicembre, ore 11 ant., def.) — Opere di ricostruzione del corso d'acqua del Capo in contrada Casserino. Prezzo ridotto di L. 40,267.

Municipio di Catania (28 dicembre, ore 12 merid., def.) — Opere di muratura di un nuovo casello daziario da edificarsi in via *Marina*. Prezzo ridotto L. 46,297.06.

Città di Torino (28 dicembre, ore 2 pom., 1.a asta) — Impresa della sistemazione del Corso Napoli nel tratto compreso fra lo spallone del ponte Mosca ed il primo acquedotto a monte del ponte dello stradale di Vercelli. Imp. L. 83,000. I lavori debbono compiersi entro mesi 10 dal deliberamento definitivo. I pagamenti, a rate di L. 15,000 caduna, verranno corrisposti

secondo le modalità e nei termini prescritti dal capitolato speciale. Cauz. L. 8,300. Fat. ore 11 ant. 13 gennaio prossimo venturo.

Prefettura di Messina (28 dicembre, ore 10 ant., def.) — Opere di complemento della strada comunale obbligatoria da Castroreale a Bafia, 1.o e 2.o tratto, giusta il progetto del Genio civile governativo del 15 maggio 1885. Prezzo ridotto L. 167,260.50. (V. n. 45 del *Monitore*).

Prefettura di Roma (28 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta) — Costruzione di 80 metri di banchina murata in prosecuzione di quella esistente sotto lo scalo ferroviario a destra del Porto-canale di Fiumicino. Prezzo L. 27,610. Cauz. provv. lire 1,500. def. L. 3,000. Fat. mezzodì 13 gennaio p. v.

Prefettura di Brescia (28 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Costruzione del ponte in muratura sul torrente Nozza, ed allargamento e sistemazione di un tratto dell'abitato omonimo lungo il secondo tronco della strada nazionale del Caffaro, della lunghezza di m. 300.80 Prezzo L. 58,550. Cauz. provv. L. 3,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Genova (28 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti per la costruzione del primo tronco della strada comunale obbligatoria per Montallegro, che da Rapallo arriva in vicinanza della Villa Pendola, in territorio del comune di Rapallo, della lunghezza di metri lineari 3470. Prezzo L. 72,000, nella qual somma figurano tanti lavori a corpo per L. 14,542.91, e tanti a misura per L. 57,457.09. Per l' ultimazione dei lavori è stabilito il termine di anni 3 o più dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,600; def. L. 7,200. Fat. a giorni 15.

Città di Pinerolo (29 dicembre, ore 11 ant., def.) -- Opere per la formazione in questa città di una nuova piazza del Duomo mediante demolizione di alcuni fabbricati e la costruzione di altri portici. (V. n. 48 del *Monitore*).

Municipio di Ragusa (12 gennaio 1886, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori inerenti alla sistemazione della città di Ragusa, in base al progetto dell' ingegnere civile sig. Filadelfo Fichera di Catania, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 619,915.92. I lavori progettati sono i seguenti: *a*) Coperture stradali e fognatura per lo scolo delle acque piovane: 1. gruppo vie lungitudinali L. 243,000; 2. truppo vie trasversali L. 136,000; 3. gruppo vie secondarie L. 29,000. *b*) Distribuzione ed alimentazione idraulica: Distribuzione dell' acqua potabile di Fontana Grande L. 115,000; conduzione e distribuzione dell' acqua potabile di Scaessale L. 69,915.92; impianto provvisorio di 6 pompe nelle vie Garibaldi e Montana L. 9,000; costruzione di 3 lavatoi pubblici L. 18,000. I lavori dovranno essere completamente ultimati entro il termine di 5 anni. I pagamenti all' appaltatore saranno fatti in rate di lire 50,000 ciascuna sopra certificati di abbonconto dell' ingegnere direttore dei lavori. Cauz. provv. il ventesimo; def. il decimo. Fat. mezzodì 1.o febbraio 1886.

Appalti deliberati

L' Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto del Ministero della pubblica istruzione la fornitura di un gran palco pensile in ferro e ghisa per la R. Scuola degli ingegneri in Napoli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 67,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI

dal 1° al 10 Dicembre 1885 inclusivi.

Viaggiatori	L.	1,205,996.01
Merci a Grande Velocità	»	490,781.82
Merci a Piccola Velocità	»	2,118,908.53
Telegrafo	»	12,592.05
Complessivamente al lordo . . .	L.	**3,828,278.41**

RIASSUNTO *dal 1° Luglio al 10 Dicembre* 1885.

Viaggiatori	L.	22,586,147.11
Merci a Grande Velocità	»	7,543,280.75
Merci a Piccola Velocità	»	29,975,453.43
Telegrafo	»	235,458.05
Complessivamente al lordo . . .	L.	**60,340,339.34**

NB. Nelle somme qui sopra specificate sono compreso le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'1 al 10 dicembre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 21	Chil. 48
Viaggiatori.	4,195.31	15,140.75	1.585.00	2,607.35	1,073.30	3,272.70	1,910.80	2,196.68	4,037.30
Bagagli . . .	125.86	278.14	50.15	42.70	11.20	83.88	2.05	15.15	»
Merci G. V.	568.50	2,137.90	325.25	355.57	203.85	534.85	»	»	»
Merci P. V.	4,303.05	4,722.46	2,008.65	2,162.40	2,631.20	1,085.10	63.80	»	»
Totali . .	9,192.72	22,279.25	3,967.05	5,168.02	3,919.55	4,976.53	2,006.65	2,211.83	4,037.30

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima sedente in Roma

Capitale nominale L. 15,000,000 — *Versato* L. 6,000,000

VERSAMENTI SULLE AZIONI

Giusta la deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 1° Dicembre 1885, si invitano i possessori delle Azioni sociali a versare presso la Banca Nazionale, sede di Roma, i rimanenti decimi delle loro Azioni nei modi ed epoche quì sotto indicati:

5.° decimo, pari a lire 50 per Azione,			**il 26 dicembre 1885.**
6.°	**id.**	**id.**	**il 10 febbraio 1886.**
7.°	**id.**	**id.**	**il 10 marzo 1886.**
8.°	**id.**	**id.**	**il 10 aprile 1886.**
9.°	**id.**	**id.**	**il 10 maggio 1886.**
10.°	**id.**	**id.**	**il 25 giugno 1886.**

Agli Azionisti che anticipassero il versamento di tutti o di parte dei detti decimi verrà abbonato l' interesse del 3 per cento in ragione di anno.

Il presente avviso vale per gli effetti di cui all' art. 41 dello statuto sociale.

Il Direttore Generale
A. BILLIA.

TORINO, 1885
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. propr. responsabile

Anno XVIII — Mercoledì 23 Dicembre 1885. — Num. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

AI CORTESI ABBONATI

Colla fine del corrente mese scade il maggior numero degli abbonamenti al *Monitore.* Preghiamo quindi i nostri Associati di non voler attendere gli ultimi giorni per le rinnovazioni, come pure di non tardare più oltre i pagamenti di cui fossero tuttora in difetto: e ciò mediante vaglia postali, o biglietti di Banca, in lettera raccomandata, all' indirizzo di quest' Amministrazione. Degli abbonamenti e pagamenti fatti a mezzo d'intermediari, la scrivente non si ritiene responsabile.

L' AMMINISTRAZIONE.

LA TARIFFA UNICA VIAGGIATORI

Su questo argomento vennero testè raccolti e pubblicati in un volume alcuni interessanti articoli di giornale ed una conferenza del dott. Teodoro Hertska (1), uomo di profonda e soda coltura economica, e di grande chiarezza ed arditezza di idee.

Già avevamo stabilito di intrattenere i nostri lettori circa questa pubblicazione, e stavamo per accingerci su di essa ad un lavoro di critica riassuntiva, quando ci vedemmo prevenuti dall' *Economista*, il quale, colla competenza che lo distingue, ne parlò nel suo numero del 6 corrente dicembre.

E siccome abbiamo potuto constatare la perfetta armonia, a quel riguardo, esistente fra il concetto che ci eravamo fatto noi e quello esplicato dal sullodato giornale, così crediamo oggi miglior cosa il riprodurne senz' altro l' articolo, persuasi di far cosa gradita ai nostri lettori, parlando loro di un progetto che se potrà sembrare di difficile attuazione, avrà però sempre l' indiscutibile merito di essere frutto di seri e profondi studi dell' economia ferroviaria.

Ed ecco ora come ne discorre il nostro egregio collega di Firenze.

« Le ferrovie hanno messo completamente in rivoluzione il movimento di merci sulla superficie terrestre; hanno fatto del mondo un unico mercato e, pel commercio mondiale, tolto quasi del tutto ogni differenza di spazio »; ma per quel che riguarda il movimento delle persone, è un altro paio di maniche. « Il numero dei viaggiatori, in verità, è straordinariamente aumentato, ma alla mobilitazione universale delle cose non corrisponde in alcun modo una mobilitazione universale della razza umana. Noi ci nutriamo di cereali americani, ci vestiamo con stoffe di lana d' Australia — però gli uomini, alla distanza di poche miglia, son così stranieri oggi l' uno all' altro come lo erano nei secoli scorsi. Oggi come per lo avanti, son le classi sociali superiori, e se anche non proprio i diecimila, i centomila eletti che si sono staccati dal nido, tutto si riduce a questo che coteste classi superiori viaggiano oggi con più frequenza che prima, mentre le grandi masse dei profondi strati sociali son poste dalle ferrovie così poco in movimento come lo erano prima dalle diligenze postali ». E poi, « in ferrovia si viaggia, è vero, alquanto più a buon mercato che in diligenza o colle vecchie corriere; ma questo non è neppure un caso senza eccezioni, perchè a brevi distanze, dove l' elemento della celerità non pesa decisivo sulla bilancia, i mezzi di trasporto più primitivi concorrono oggi co' moderni cavalli a vapore per la semplicissima ragione — vergognosa per le ferrovie — che sono a miglior mercato ».

Non basta dire che i bassi strati non si giovano delle ferrovie o poco ne usano, perchè nulla o poco sentono il bisogno o la necessità di muoversi: « in questo modo si viene a metter la causa al posto dell' effetto ». Se le classi

(1) Dott. Theodor Hertzka. - *Das Personen-Porto.* Ein Vorschlag zur Durchführung eines billigen Einheitstarifes im Personen-Verkehr der Eisenbahnen (Wien, Spielhagen und Schurich, 1885).

meno abbienti o non abbienti affatto rimangono ferme al loro nido più che le abbienti, ciò accade appunto perchè mancano di mezzi di trasporto adatti alle loro povere condizioni economiche. In ogni paese sono anno per anno, centinaia di migliaia che trasmigrano da un luogo all' altro a piedi, perchè il prezzo di un viaggio, anche di poche ore in ferrovia, è tale che non possono pagarlo. E si ha torto ad osservare che, viaggiando a piedi settimane intere, qualche volta perdono appunto il guadagno che rappresenterebbe il prezzo del biglietto; nella maggior parte dei casi, l' operaio e il bracciante in cerca di lavoro non hanno la scelta tra il risparmiare il tempo e il risparmiare il danaro, per la semplice ragione che mancano affatto di danaro, e che la sussistenza in una lunga peregrinazione a piedi, è di solito assicurata dalla carità di un fienile e di un po' di pane. Da queste condizioni di cose nascono guai curiosi: in un dato paese le condizioni dell' industria possono chiedere, offrendo buone condizioni, appunto quel numero di braccia che altrove giacciono inoperose. Nel mercato del lavoro — adunque — la legge naturale della domanda e dell'offerta non si effettua in condizioni corrispondenti al progresso dei tempi nostri. Nonchè avere per tutta Europa un solo mercato — come l' hanno, in genere, i prodotti — il lavoro manuale non ha nemmeno tanti mercati quanti sono i paesi: l' offerta e la domanda rimangono impossibili spesse volte a pochissimi chilometri di distanza.

Queste ed altre considerazioni sono svolte nell'opera del dott. Hertska.

Chiestogli il motivo dei fatti che deplora, egli risponde: « Tutto viene da ciò, che le ferrovie, confidando nel monopolio che loro affida la maggiore sveltezza e comodità del trasporto, non fanno valere in nulla, rispetto ai carichi di persone, le loro attitudini a trasportare a buon mercato ». Le tariffe-merci stabilirono il loro minimo sulle basi di quell' importo di spesa che risulta dal dividere le cifre che rappresentano il costo totale dell'esercizio (trasporto-merci, s' intende) per la quantità complessiva di carico corrispondente alla massima potenzialità della ferrovia. Per quel che riguarda invece il trasporto delle persone, le ferrovie non hanno mai neppure tentato il calcolo del come procederebbero le cose adottando il medesimo principio: — suddividendo, cioè, fra il numero di passeggieri corrispondenti alla potenzialità prima di trasporto della linea, il costo dell' esercizio. Nel fissare le tariffe-viaggiatori non si domanda, per solito, altro se non fino a qual massimo possa giungersi senza rendere al pubblico affatto impossibile il viaggiare, e inteso pure che per « pubblico » va qui calcolato solo un numero relativamente piccolo di persone abbienti.

Da tutto questo — conchiuderà chi ci legge — risulta la conseguenza delle necessità ineluttabili di procedere a grandi ribassi nelle tariffe del movimento-viaggiatori, applicando ad esse la formula che abbiamo visto valere per quelle del movimento-merci. Lo Hertzka è più ardito, e giunge a proporre che si trattino i viaggiatori come si trattano le lettere, dalla riforma di Robert Hill in poi, e che si introduca per essi la tariffa unica, o al più due tariffe: una di 10 Kreuzer (egli studia l' applicazione della sua riforma alle ferrovie austriache) per i treni locali percorrenti distanze non superiori ai 30 chilometri, ed un'altra di 25 Kreuzer per tutti gli altri percorsi, anche da un capo all' altro della monarchia. Non gli par nemmeno una follia lo sperare per quando che sia si riesca a percorrere da un capo all' altro l' Europa per qualche cosa come un fiorino; ma, per il momento, un lodevole spirito di moderazione lo persuade a non occuparsene.

E il nostro autore non propugna già e sollecita l' introduzione della tariffa unica nel solo interesse di chi viaggia; ei la propugna e sollecita, con piena convinzione, nell' interesse medesimo delle Amministrazioni ferroviarie. Ciò che di strano presenta la idea di trattare il viaggiatore come una lettera, sparisce, secondo lui, quando si rifletta che il costo di trasporto non rimarrebbe quale è attualmente, allora che si compiesse nel movimento delle persone quella rivoluzione che nascerebbe per opera della tariffa unica, e quando si pensi che il poter ognuno con una data spesa fissa viaggiare da un capo all' altro del paese, non equivale più al fatto che ognuno compia effettivamente questo viaggio.

Ecco un ragionamento. Per la Südbahn, e tanto meglio per altre ferrovie austriache per cui il traffico-persone è più ricco, un passeggiero costa in media 28 Kreuzer (dividendo per persone il costo d' esercizio di una carrozza-chilometro). Ma in tutte queste ferrovie appena un quarto dei posti viene adoperato, e tre quarti rimangono vuoti; cosicchè è chiaro che, dal momento che un treno completamente carico importa pochissime spese più che uno quasi vuoto, il costo di trasporto per passeggiero verrebbe a ridursi a 7 o ad 8 Kreuzer, se alle ferrovie riuscisse di mettere in moto treni sempre completi. Quanto ai percorsi, i viaggiatori non li effettuano che per una piccola parte dell'intera linea: sulla Südbahn la media è di 46 chilometri, sulla Westbahn di 40, sulla Staatsbahn di 58, sulla Nordbahn di 65. Ora si domanda che cosa avverrebbe se ogni viaggiatore avesse il diritto di percorrere col suo biglietto a 25 Kreuzer l'intera distanza da un confine all'altro della monarchia, dalla frontiera russa (ad esempio) a Trieste. Ma, risponde lo Hertzka, « un solo momento di riflessione basta per concludere che un calcolo così basato sarebbe una pazzia. Il biglietto può essere a buon mercato quanto si vuole, il trasporto può esser anche gratuito; rimane, tolte alcune eccezioni, che ognuno non viaggia se non per dove i suoi affari o che altro lo traggono. Per le lettere avvenne anzi che il movimento di quelle destinate a breve distanza si sviluppò in misura incomparabilmente più rapida che per le altre a distanze grandi; lo stesso, presumibilmente, accadrebbe pel movimento viaggiatori a tariffa unica.

Si tratta adunque di vedere qual distanza è percorsa in media, oggi come oggi, da ogni singolo viaggiatore. Il calcolo non si può farlo in Austria, per il complesso ferroviario della monarchia; in Germania, avendosi gli elementi, si è conchiuso che trattisi di una media di 70 chilometri. Prendendone invece una di 100 e ammettendo (ciò che è pur troppo) per 100 chilometri una spesa doppia che per 50, il nostro autore viene alla conclusione che con 15 Kreuzer per viaggiatore le ferrovie coprirebbero completamente la loro spesa.

Ma oltre alle spese di esercizio, vi è la quistione del capitale investito nelle ferrovie; quistione tanto più grave in quanto la rivoluzione portata dalla tariffa unica obbligherebbe presto tutte le ferrovie ad aumentare il loro materiale mobile e a porre nuovi binari. Lo Hertzka cerca quindi fissare che cosa bisognerebbe aggiungere ai 15 Kr. per viaggiatore (che rappresentano le spese d'esercizio) per ottenere l'interesse del capitale impiegato. Questo, per tutto l'insieme delle ferrovie austro-ungheresi, è di 3400 milioni, con un servigio d'interessi di 170 milioni all'anno. Oggi il traffico viaggiatori vi contribuisce con un 15 per cento, ossia con 25 milioni. Ammesso che la tariffa unica quintuplicasse il movimento, basterebbe chiedere ai 250 milioni di passeggieri che percorrono in media per anno le ferrovie austriache, altri 10 Kr., per garantire le Società e lo Stato contro ogni perdita. Se il movimento decuplicasse, le ferrovie avrebbero già un guadagno di 25 milioni; se divenisse venti volte maggiore, il guadagno sarebbe di 75 milioni, e « che questi aumenti non appartengano al dominio delle utopie lo dimostra — non l' autore — l'esperienza fatta coll'introduzione della tariffa unica nel servizio postale. »

Rimane la quistione del necessario aumento dei capitali impiegati nelle ferrovie. Calcolando, con abbondanza, che un chilometro a doppio binario costi 100,000 fior., i chilometri computati per il percorso medio di ogni viaggiatore, costerebbe 10,000,000 di fiorini. Ora — poichè dei 25 Kr. della tariffa, 15 debbono coprire le spese d'esercizio e 10 soli rimangono per interesse del capitale impiegato — risulta che un tronco di 100 chilometri dovrebbe essere al casó di trasportare annualmente almeno 5,000,000 di passeggieri per dare i 500,000 fiorini d'interessi; quei cinque milioni annui rappresentano un movimento medio giornaliero di 14,000 persone, movimento il cui quadruplo e quintuplo può effettuarsi anche su un solo binario, mentre un tronco a binario doppio, esclusivamente addetto al servizio

passeggieri, può effettuare in 24 ore un movimento anche venti volte maggiore.

L' introduzione della tariffa unica è poi legata — nel progetto del nostro autore — a due condizioni principali: prima, che spariscano gli orari fissi, e un treno non parta se non quando è completo; seconda, che non vi sia che una classe sola, appunto per evitare vuoti nelle carrozze. Quanto al « comfort » non sarebbe già escluso; le ferrovie lo abbandonerebbero all'intrapresa di Società private, come anche oggi per la *Compagnia internazionale dei Wagons-lits;* il numero dei viaggiatori disposti a pagare extra questo « comfort » sarebbe nelle peggiori ipotesi tanto grande da offrire la possibilità di avere per un prezzo molto minore, comodità e lusso molto maggiori di quelli che oggi la Compagnia internazionale può mettere a disposizione del pubblico. « Anche il più lussuoso » « waggon-salon » verrà sempre a molto miglior mercato che non oggi un semplice posto di prima classe; e chi crede trovare in ciò una contraddizione, dimentica che solo per questo posto di prima classe deve viaggiare un intero vagone, e che se pei grandi treni-passeggieri le ferrovie avessero un solo viaggiatore per ogni carrozza e per tutta la linea, esse farebbero colle tariffe attuali ottimi affari, nonostante il controllo costosissimo.

Ci siamo estesi un poco nell'esposizione di questo progetto (esposizione che però occupa ben cinquanta pagine del libro a cui ci riferiamo), prima perchè la questione della tariffa unica viaggiatori è assai viva in Germania, poi perchè appunto gli articoli e le conferenze del dottor Hertzka dettero luogo ad una lunga ed interessantissima discussione in seno del « Club degl' impiegati ferroviari austriaci. » E delle obbiezioni mosse da uomini competentissimi ci occuperemo in un altro articolo.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale straordinaria del 3 *dicembre* 1885.

(Continuazione e fine — V. N. 50).

VI. — *Spese e prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

Le spese ordinarie di esercizio della rete Calabro-Sicula di km. 1491, nel 1° semestre 1885 ascesero a	L. 7,291,424.43
e le spese straordinarie a	» 2,461,463.43
Spese totali	L. 9,752,887.86
Gl'introiti avendo soltanto raggiunto la somma di	L. (1) 6,807,038,41
si ha l'eccedenza delle spese sui prodotti in	L. 2,945,849.45

VII. — *Contenzioso.*

Nell'ora decorso semestre abbiamo dovuto notare un qualche aumento nelle cause civili iniziate contro la Società. Esse furono infatti 32 per la rete Meridionale e 10 per le Calabro-Sicule, in tutte 42, delle quali 16 riguardano questioni attinenti ai trasporti, le altre, questioni di espropriazioni, diritti reali o diverse.

(1) *Distinzione dei prodotti 1° semestre 1885.*

Viaggiatori ordinari e militari . . . . ,	L. 3,022,106.05
Trasporti a grande velocità	» 644,506.35
Trasporti a piccola velocità	» 2,775,933.66
Introiti diversi	» 265,817.75
Introiti eventuali	» 98,674.60
Totale	L. 6,807,038.41

Delle precedenti in corso al 31 dicembre 1884 ne abbiamo definite in questo semestre 22 per la rete Meridionale e 10 per la rete Calabro-Sicula e tutte in modo soddisfacente.

Rimangono ora pendenti 69 liti che si riferiscono alla gestione Meridionale e 50 che riguardano la gestione Calabro-Sicula, e che verranno trattate per la massima parte dal R. Governo in forza dei nuovi rapporti creati dalla legge 27 aprile anno corrente n. 3048.

I procedimenti per contravvenzione alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'Esercizio si mantennero quasi nella proporzione dell' anno decorso, essendosi constatate in questo semestre 115 contravvenzioni sulla rete Meridionale e 221 sulla rete Calabro-Sicula, in tutte 336 contravvenzioni, delle quali 191 erano tuttavia in stato di istruzione al 30 giugno u. s.

VIII. — *Liquidazione generale.*

Dalla liquidazione generale dell' anno 1884, furono portate a conto nuovo		L. 10,717,877.93
Riunendo a questa somma i residui attivi dei fondi speciali per manutenzione straordinaria, sicurtà contro incendi e aggi su prestiti in oro, formati con prelievi dagli utili dei precedenti esercizi e che, fin qui, erano inscritti in bilancio nel capitolo « Casse di previdenza, » per complessive		» 591,213.39
avremo un riporto totale netto di . .		L. 11,309,091.32
Aggiuntevi le attività afferenti all'esercizio del primo semestre 1885, cioè:		
Le sovvenzioni dello Stato:		
per le linee Meridionali	L. 13,122,417.88	
per la linea Lombarda	» 724,487.67	
		» 13,846,905.55
I prodotti netti dell'esercizio (1) . .		» 3,572,477.35
Il compenso per l'esercizio della rete Calabro-Sicula		» 307,878.25
L'interesse del fondo di riserva statutario		» 82,091.65
Le attività diverse		» 88,192.20
Si ha l'attività totale di		L. 29,206,636.32
E detraendo da questa somma le passività corrispondenti, cioè:		
Gli interessi generali e le quote semestrali di ammortamento delle Azioni e delle Obbligazioni in . . .	L. 15,191,876.17	
La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali	» 489,532.81	
Le differenze di cambio	» 57,814.05	
La quota delle spese di fondazione	» 12,566.03	
in totale		» 15,751,789.06
Residuano gli utili netti della liquidazione in		L. 13,454,847.26
formati da avanzi di utili dei precedenti anni, per	L. 11,309,091.32	
e degli utili del 1° semestre del volgente in .	» 2,145,755.94	

(1) Prodotti lordi dell'Esercizio		L. 14,182,405.59
Introiti fuori traffico e fuori sovvenzione		» 255,136.55
		L. 14,437,542.14
Meno: Spese generali dell' Amministrazione centrale	L. 786,751.07	
Spese ordinarie dell'esercizio	» 9,161,100.64	
Spese straordin. dell'esercizio . . .	» 917,213.08	
		» 10,865,064.79
Prodotto netto		L. 3,572,477.35

Prelevando dalla somma di . . . . L. 13,454,847.26
il 6 0[0 per la riserva statutaria . . . . L. 128,745.35
il 5 0[0 cioè di L. 107,287.79,
di cui: 1[4 ai Capi servizio » 26,821.95
3[4 al Consiglio di Amministrazione . . . . . » 80,465.84
nonchè una maggiore somma di . . . . » 5,248.43
a complemento della metà dell'assegno minimo di lire annue 171,428,55, fissato al Consiglio stesso, Vi proponiamo di fissare in L. 3.75 il dividendo da distribuirsi alle 300,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione al 30 giugno 1885 . . » 1,125,000.00
» 1,366,281.57

Il residuo utile di L. 12,088,565.69

che speriamo poter aumentare di altre somme risultanti dalla prossima chiusura definitiva della Gestione Meridionale, appartiene per intero agli azionisti e i frutti di questo capitale, a termini dell'art. 27 del contratto, non faranno parte degli utili divisibili collo Stato.

IX.

Dal 1° luglio, come sapete, noi abbiamo intrapreso l'esercizio della rete Adriatica, e dal principio del mese corrente quest'esercizio viene fatto esclusivamente dal personale sociale, la cui organizzazione va rapidamente formandosi, mercè la buona volontà del vecchio personale meridionale e del personale nuovo che ci è stato assegnato, sui quali facciamo sicuro affidamento per la buona riuscita del nuovo contratto d'esercizio. Noi speriamo che questo sarà tale nei suoi risultati da confermare pienamente le ragioni e i calcoli che indussero noi a proporvelo e Voi ad accettarlo.

Riservandoci di darvi tutti i maggiori schiarimenti nella relazione che presenteremo all'Assemblea ordinaria del 1886 circa il modo col quale abbiamo provvisto per far fronte ai nuovi impegni, ci preme d'informarvi fin d'ora che in esecuzione del piano finanziario da Voi approvato nell'Assemblea del 29 maggio 1884, abbiamo collocato la serie *G* di 300,000 obbligazioni 3 per cento a condizioni assai soddisfacenti, e recentemente abbiamo aperta la sottoscrizione per 60,000 nuove azioni offerte alla pari ai portatori delle 300,000 azioni in circolazione. Queste nuove azioni vengono emesse col godimento dal 1° gennaio 1886, dal qual giorno esse sono interamente parificate nei loro diritti a quelle attualmente in circolazione, e quindi esse avranno diritto di concorrere insieme colle altre all'eventuale dividendo che potrà essere distribuito per l'esercizio del secondo semestre 1885.

Noi continueremo a seguire le norme di prudenza che sempre ci guidarono per lo passato, e che ci hanno posto in grado di raccogliere a vostro totale benefizio le somme di utili risultanti dal conto di liquidazione di cui vi abbiamo dato lettura, e che ascendono a L. 12,088,565.69 che, vi proponiamo di investire in speciali impieghi, i frutti dei quali saranno devoluti per intero agli azionisti, senza compartecipazione dello Stato, qualora con essi, fra interessi e dividendo, agli azionisti toccasse più del 7 1[2 per cento lordo di ricchezza mobile.

Uguale proposta e per lo stesso motivo vi facciamo tanto pel fondo di riserva statutario, il quale, qualora Voi approviate i conti di questo semestre di esercizio, ascenderà alla somma di L. 2,865,133.66, quanto per le L. 300,000 che figurano al passivo del nostro bilancio per l'ammortamento a tutto il 30 giugno di n. 600 azioni delle 60,000 a matrice create col Regio Decreto 23 luglio 1871 e non ripartite agli azionisti.

Signori,

In seguito alla fattavi esposizione, abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte:

1. L'Assemblea approva la Relazione del Consiglio di Amministrazione ed i conti del 1° semestre 1885 e fissa in lire tre e centesimi settantacinque il dividendo per ognuna delle 300,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione al 30 giugno 1885 portanti i numeri dall' 1 al 200,000 e dal 260,001 al 360,000.

2. L'Assemblea incarica il Consiglio di Amministrazione di investire in impieghi, i cui frutti spetteranno esclusivamente agli azionisti senza compartecipazione dello Stato a forma dell' art. 27 del Contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n 3048 (serie 3ª):

a) La somma di L. 12,088,565 69 proveniente da utili accumulati e non distribuiti a tutto il 30 giugno 1885, e gli aumenti che potranno risultare dalla definitiva liquidazione della gestione delle ferrovie Meridionali;

b) La somma di L 2,865,133.66 rappresentante il fondo di riserva statutario al 30 giugno 1885;

c) La somma di L. 300,000 importo delle 600 azioni ammortizzate delle 60,000 azioni a matrice di proprietà degli azionisti.

L'impiego di dette somme sarà fatto a giudizio del Consiglio di Amministrazione in quei modi ed in quel tempo che esso giudicherà più opportuni e convenienti nell'interesse della Società.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate azioni n. 76,513 con diritto a voti n. 1754.

Intervennero all' Assemblea azionisti n. 143 con azioni n. 69,652 rappresentanti voti n. 981.

L' Assemblea.

Approva all'unanimità la relazione del Consiglio d'Amministrazione ed i conti del 1° semestre 1885 e fissa in lire tre e centesimi settantacinque il dividendo per ognuna delle 300,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione al 30 giugno 1885, portanti i numeri dall' 1 al 200,000 e dal 260,001 al 360,000.

Approva pure all' unanimità che sia incaricato il Consiglio di Amministrazione di investire in impieghi, i cui frutti spetteranno esclusivamente agli azionisti senza compartecipazione dello Stato a forma dell'art. 27 del contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, (serie 3ª):

a) La somma di L. 12,088,565.69 proveniente da utili accumulati e non distribuiti a tutto il 30 giugno 1885, e gli aumenti che potranno risultare dalla definitiva liquidazione della gestione delle ferrovie Meridionali;

b) La somma di L 2.865,133.66 rappresentante il fondo di riserva statutario al 30 giugno 1885;

c) La somma di L. 300,000 importo delle 600 azioni a matrice di proprietà degli azionisti.

L'impiego di dette somme sarà fatto a giudizio del Consiglio di Amministrazione in quei modi ed in quel tempo che esso giudicherà più opportuni e convenienti nell' interesse della Società.

STATISTICA INTERNAZIONALE FERROVIARIA

Le ferrovie del Belgio nel 1882.

Continuando nel nostro esame della *Statistica delle ferrovie europee* pubblicata dalla Commissione internazionale di Vienna, ci occuperemo oggi delle ferrovie Belghe.

Alla fine del 1882 il Belgio aveva 3,371 chilometri di ferrovie costrutte, così ripartiti:

Ferrovie dello Stato e da lui esercitate	km. 2,713
Ferrovie private esercitate da Compagnie	» 658
Totale	km. 3,371

Il primo tronco di ferrovia nel Belgio venne aperto all' esercizio nell' anno 1835.

Dei predetti 3,371 chilometri, 1,364 erano, alla fine del 1882, a doppio binario.

Si avevano poi 247 chilometri di via, il cui armamento era intieramente metallico.

La lunghezza totale dei binari era di chilometri 6,852, dei quali 3,211 in ferro e 3,641 in acciaio.

L'estensione delle vie di percorso era, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, del 74 per cento, e quella dei binari di manovra, di servizio, ecc., del 26 per cento.

L'ammontare del capitale autorizzato a tutto il 1882 era di fr. 203,572,025. Le risorse finanziarie erano di fr. 204,933,919, dei quali 92,916,700 in azioni, 1,361,894 in sovvenzioni, 110,655,325 in obbligazioni.

Le spese d'impianto a tutto il 1882 ascendevano a franchi 1,318,378,086, con una media chilometrica di franchi 384,591.

I fondi di riserva e di rinnovamento sommavano a fr. 28,554,388.

Le somme ricevute dalle Compagnie a titolo di garanzia e di sovvenzione ascendevano a fr. 2,713,300.

Relativamente poi al materiale rotabile delle ferrovie Belghe, alla fine del 1882, togliamo dalla tabella 3ª le seguenti cifre:

Quantità del materiale:

Locomotive	n.	1,790
Vetture viaggiatori	»	3,386
Carri merci	»	50,164

Le vetture viaggiatori presentavano la capacità di totali 136,332 posti, i carri merci quella di 504,753 tonnellate.

Il percorso dei treni fu di chilometri 19,359,580 per quelli dei viaggiatori, e di chilometri 19,140,684 per i treni-merci.

I viaggiatori trasportati furono in totale 53,317,832 e vengono così classificati:

Viaggiatori di 1ª classe	n.	2,263,872
Id. di 2ª Id.	»	6,696,862
Id. di 3ª Id.	»	44,184,232
Id. a prezzi ridotti	»	172,866
Totale	n.	53,317,832

Il percorso medio d'ogni viaggiatore fu di chilometri 20.92. La media dei viaggiatori per ogni asse di vettura fu di 4.19. Il rapporto fra i posti occupati e quelli offerti fu del 20,79 per cento.

Le mercanzie trasportate diedero un peso totale di tonn. 27,640,692, così distinte fra le seguenti categorie:

Bagagli	tonn.	28,742
Merci a grande velocità	»	309,603
Merci a piccola velocità	»	27,047,331
Bestiame	»	255,016
Totale	tonn.	27,640,692

Il percorso medio d'una tonnellata fu di chilom. 66.01. Il carico medio d'ogni asse fu di tonn. 1.91. Il rapporto dei carichi effettuati colla capacità disponibile fu del 38.20 per cento.

Gli introiti nell'esercizio 1882 sulle ferrovie Belghe, furono i seguenti:

a) Trasporto di viaggiatori:

Viaggiatori di 1ª classe	fr.	6,670,042
Id. di 2ª Id.	»	9,893,261
Id. di 3ª Id.	»	25,900,665
Id. a prezzi ridotti	»	160,495
Totale	fr.	42,624,463

con una media di fr. 11,517 per chilometro, di fr. 0.80 per viaggiatore e di cent. 3.82 per viaggiatore-chilometro.

b) Trasporto di merci:

Bagagli	fr.	1,014,677
Merci a grande velocità	»	8,373,462
Merci a piccola velocità	»	80,614,205
Bestiame	»	1,218,263
Totale	fr.	91,220,607

con una media di fr. 24,822 per chilometro esercitato, di fr. 3.30 per tonnellata, e di cent. 5.00 per tonnellata chilometro.

Gli introiti totali, comprese le entrate diverse, furono di fr. 136,906,668.

Le spese d'esercizio furono in totale di fr. 83,779,678, con una media di fr. 22,796 per ogni chilometro esercitato, di fr. 2.18 per chilometro di treno e di cent. 6.83 per chilometro di asse.

L'eccedenza totale degli introiti sulle spese fu pertanto di fr. 53,126,990, il rapporto delle seconde coi primi essendo del 61.30 per cento.

Il prodotto lordo chilometrico eccedette la spesa chilometrica di fr. 14,457.

Aggiungendo poi al prodotto netto del 1882, il saldo dei precedenti esercizi in fr. 27,094,786, le sovvenzioni, garanzie, ecc., in fr. 1,373,675, i benefizi realizzati sull'esercizio di ferrovie straniere, di miniere, imprese industriali, di navigazione, ecc., in fr. 29,225, e gli interessi in fr. 19,588 si ha un totale di prodotto netto disponibile di fr. 81,644,264. il quale venne così ripartito:

Per dotazione dei fondi di riserva, di rinnovamento, ed altri fondi speciali	fr.	24,372,800
Per interessi e rimborsi delle anticipazioni ricevute a titolo di garanzia, dei debiti fluttuanti ed altri	»	2,082
Per interessi dei prestiti	»	48,253,627
Per interessi e dividendi delle azioni, in ragione del 2.50 per cento	»	125,000
Per ammortamento delle azioni e dei prestiti	»	34,500
Per affitti e locazioni, perdite sull'esercizio di ferrovie straniere, ecc.	»	31,960
Per diverse	»	8,824,295

In quanto al personale, la statistica ci ricorda che nel 1882, sulle ferrovie Belghe vi erano 8,257 impiegati, e che si diede lavoro a 37,804 operai a giornata.

Al 31 dicembre 1882 vi erano 3 casse per malati, di soccorso e di previdenza, e vi partecipavano 38,486 individui. I pensionati figuravano in numero di 3,676.

Gli accidenti occorsi nel più volte nominato esercizio 1882 sulle ferrovie Belghe, ascesero in totale a 289, dei quali 70 lungo le linee e 219 nelle stazioni e fermate. Gli sviamenti furono 143, le collisioni 126, ed altri accidenti 20.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il comm. Oliva si è recato sulla linea Eboli-Reggio per ispezionare i tronchi tuttora in istudio e la cui costruzione venne affidata alla Rete Mediterranea.

Sappiamo che il personale governativo delle due Direzioni tecniche di Salerno e di Reggio-Calabria è stato dal Ministero dei lavori pubblici passato alla Mediterranea.

><

Ci consta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato i progetti d'impianto delle Officine a Milano per la produzione del gaz destinato alla illuminazione dei treni diretti.

><

A partire dal 1° gennaio 1886 il Segretariato della Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo comprenderà i seguenti Uffici:

1. Ufficio del Consiglio d'Amministrazione — 2. Ufficio del Personale — 3. Ufficio delle nuove costru-

zioni — 4. Ufficio dei Contratti — 5. Ufficio Speciale per le questioni di esercizio — 6. Ufficio Biglietti, Archivi, Protocollo e d'ordine.

Il signor comm. dott. Giovanni Poggi è nominato Segretario-Capo, e sarà coadiuvato e sostituito dal signor ing. cav. Giuseppe Lampugnani, attualmente Capo Sezione Principale, nominato Segretario Capo Aggiunto.

L' Ufficio del Consiglio d' Amministrazione, quello delle nuove costruzioni e quello speciale per le questioni di esercizio saranno retti per ora direttamente dal Segretario Capo Aggiunto.

Gli Uffici del Personale e dei Contratti saranno retti rispettivamente dai signori cav. dott. Carlo Faifofer e cav. Michele Termidoro, attualmente Ispettori, nominati ff. di Ispettori Principali della Direzione Generale.

I signori avv. Alessandro Peregalli e cav. avv. Leone Scolari sono nominati Ispettori della Direzione Generale ed incaricati delle funzioni di Segretari alle sedute del Consiglio d' Amministrazione.

Il signor avv. Francesco Zalli, legale della Consulenza Legale, fungerà pure da Segretario alle sedute del Consiglio d' Amministrazione e sarà incaricato della corrispondenza particolare del signor Presidente.

All'Ufficio Biglietti, Archivi, Protocollo e d'ordine saranno preposti i signori ragionieri Domenico Combi e Ernesto Contavalli e le loro attribuzioni saranno ripartite secondo le norme che verranno stabilite dal Segretario-Capo.

><

Presso la Direzione Generale suddetta, è istituita dal 1.o gennaio p. v., una Divisione tecnica dell' Esercizio alla quale è preposto un funzionario superiore avente la qualifica di Capo della Divisione tecnica dell' Esercizio; egli sarà coadiuvato nelle sue mansioni da Ingegneri Ispettori e dal numero di Ingegneri Applicati che sarà determinato dal ruolo organico.

Il Capo della Divisione tecnica dell' Esercizio disimpegna le incombenze che gli sono affidate a mezzo di apposito Ufficio, il quale comprende i tre distinti rami:

a) Corrispondenza generale. — *b)* Bilanci e Spese. *c)* Appalti lavori e Contratti relativi.

All' Ufficio stesso è preposto un Capo Ufficio, e cadauno dei detti rami funziona alla dipendenza di un Sotto Capo Ufficio,

Il sig. ingegnere Pasquale Colombo, attualmente Ispettore Principale, è nominato Reggente la Divisione tecnica dell' Esercizio.

><

È stata fissata pel giorno 28 corrente l' apertura all' esercizio del tronco da Villa San Giovanni a Scilla della ferrovia Reggio-Castrocucco.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha da parte sua assentito, che siano accordate speciali facilitazioni nei prezzi di tariffa a favore della ditta Ditmar di Vienna, pel trasporto di alcune merci sulla linea della Pontebba: ha però subordinata la sua approvazione alla condizione che la facilitazione in parola venga estesa a chiunque ne faccia domanda, in conformità all' articolo 3.o del vigente regolamento-tariffe.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Reggio a Castrocucco ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici, il progetto di appalto del tronco della ferrovia medesima compreso fra Monteleone e Porto Santa Venere Maierato.

Il tronco ha la lunghezza di m. 11,311 ed importa la spesa complessiva di L. 4,550,000, la quale corrisponde ad una media chilometrica di L. 402,260 circa.

Nel tracciato della linea non si hanno curve di raggio minore di m. 300: ed in altimetria le pendenze massime non superano l' 11 per mille.

Le opere più importanti progettate sono le seguenti:

N. 5 gallerie, delle quali 2 artificiali della lunghezza totale m. di 323 e 3 naturali, della lunghezza rispettiva: la prima di m. 925; la seconda di m. 1015, e la terza di m. 167.

Un ponte sul torrente Angitola, a travata metallica, in tre campate di m. 30 cadauna.

Altro ponte in ferro di m. 10.

Sono poi previsti n. 79 manufatti minori, tutti in muratura, di luce varia fra m. 1 e m. 10.

Lungo il tronco sono proposte n. 2 stazioni, quella di Pizzo e quella di Maierato: e per dare alloggio al personale di sorveglianza della strada dovranno costruirsi n. 11 case cantoniere, delle quali 7 doppie e 4 semplici, e 2 casotti.

La viabilità ordinaria attraverso la ferrovia sarà mantenuta mediante n. 2 passaggi a livello e n. 4 sotto-passaggi.

><

Ci scrivono da Venezia che a cura della Società Veneta di pubbliche costruzioni procedono attivamente i lavori di finimento del tronco 3.o della linea Mestre-Portogruaro, da San Donà a Portogruaro.

Anche i lavori di armamento sono spinti con sufficiente energia. La posa della via è completa per circa 10 chilometri, all' infuori dei binari secondari delle stazioni. Per il resto del tronco, cioè fino a Portogruaro, la posa è fatta senza però lo strato complessivo di ghiaia.

><

Ci informano da Cuneo che il personale tecnico applicato agli studii della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, nel versante marittimo, fu richiamato allo Ufficio del Genio civile, non essendo oramai più possibile nella attuale stagione di proseguire gli studii che al medesimo sono affidati.

Sui primi tre tronchi della linea preindicata, i lavori di costruzione progrediscono lentamente perchè ostacolati dalla cattiva stagione, e solo le gallerie possono avere uno sviluppo conveniente.

><

Ci scrivono da Sondrio che quella Deputazione provinciale ha presentato a S. E. il ministro dei lavori pubblici, perchè la sottoponga alla Commissione incaricata del riparto dei nuovi 1000 chilometri di ferrovie di quarta categoria, una memoria circa il prolungamento della ferrovia Sondrio-Tirano possibilmente fino a Bormio, o quanto meno fino a Borgo Grosio.

La spesa del tronco stesso è calcolata in relazione di L. 150,000 a chilometro: e la provincia di Sondrio si assumerebbe l'intero contributo fissato dalla legge del 27 aprile 1885.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione, la proposta di prezzi speciali pel trasporto a piccola velocità della scorza di china-china da Venezia e Peri (transito) a Milano (Porta Garibaldi).

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione il progetto di appalto per la fornitura delle rotaie, chiavarde e ramponi occorrenti per l'armamento della intera linea da Viterbo ad Attigliano.

Il progetto riguarda le seguenti provviste:

1. Tonnellate 2.546.167 di rotaie in acciaio fuso Bessemer, del secondo tipo economico; 2. Quintali 250.64 di chiavarde e quintali 936.32 di ramponi.

Tanto la fornitura delle rotaie quanto quella delle chiavarde e ramponi sono divise in sei lotti, quanti cioè sono i tronchi in cui è ripartita la linea.

La spesa complessiva presunta per le rotaie ammonta a L. 545,389. La quantità di ferri per ognuno dei tronchi della linea, risulta dal seguente specchietto:

		Rotaie	Chiavarde	Ramponi
1. Tronco	tonn.	155.875	15.12	56.62
2. Id.	»	95.522	9.24	34 58
3. Id.	»	330.149	33.04	120.46
4. Id.	»	527.279	51.52	193.80
5. Id.	»	549.320	53,20	200.26
6. Id.	»	888.022	87.92	330.60

><

Il predetto Consiglio ha preso inoltre le seguenti deliberazioni:

a) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possano approvarsi i seguenti due progetti, cioè: 1. Pei lavori di ampliamento della stazione di Noicattero, lungo la linea da Foggia ad Otranto, i quali lavori, dello importo presunto di lire 33,000, sono richiesti dall'aumento di traffico verificato in quella stazione, e consistono nella costruzione di un piano caricatore con tettoia ed annesso piazzale, ed in un maggior sviluppo di binarî: — 2. Per le modificazioni ai lavori di ampliamento della stazione di Lattarico lungo la diramazione di Cosenza. Il preventivo della spesa che giusta il primitivo progetto era calcolato in L. 57.000, con le modificazioni approvate sale a L. 69,000. Col nuovo progetto il fabbricato-viaggiatori viene trasportato dall'altro lato della ferrovia ove trovasi anche il piano caricatore, evitandosi per tal guisa un passaggio a livello in stazione;

b) Opinò che possa essere approvato il progetto per la fornitura di n. 5 scambi occorrenti per l'armamento della stazione di Prata, della ferrovia Benevento-Avellino. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 10,000. Gli scambi da provvedere sono semplici con tangente 0.10, del modello adottato per le ferrovie complementari di primo tipo;

c) Manifestò l'avviso che si possa autorizzare la vendita del materiale ferroviario fuori uso, del valore di stima di L. 78,250, in deposito nelle stazioni di Messina e di Catania, di proprietà dello Stato e proveniente dalle ferrovie Calabro-Sicule;

d) Ritenne che possano approvarsi le modificazioni introdotte nel capitolato speciale di appalto del tronco da Viareggio a Quiesa, della ferrovia Lucca-Viareggio.

Nell'aprile dello scorso anno per l'appalto di questo tronco furono tenute apposite aste che vennero poi annullate, imperocchè, in seguito al forte ribasso stato offerto, nacque nell'Amministrazione governativa il dubbio che il capitolato che serviva di base a quelle aste si prestasse ad appigli da parte dell'Impresa ed offrisse materia a liti. Le modificazioni portate al capitolato non alterano per nulla l'importo dei lavori il quale, come nel primitivo progetto, si mantiene in complesso di L. 1,770,993.57, delle quali a base d'asta L. 1,630,000.

><

Il Consiglio superiore di Sanità venne recentemente interessato dal Ministero dei lavori pubblici a tenere una nuova adunanza, allo scopo di trattare novellamente coi rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie la questione della disinfezione dei carri ferroviari adoperati nel trasporto del bestiame.

A questo riguardo ci assicurano che il predetto Consiglio avrebbe fatto rispondere al Ministero dei lavori pubblici che per parte sua ritiene che la questione stessa sia stata, dal lato igienico, completamente esaurita nelle conferenze che all'uopo già ebbero luogo, in concorso coi rappresentanti preindicati, nel dicembre 1883, nel gennaio 1884 e nel marzo 1885.

><

Ci informano da Napoli che l'ing. Alberto Capuano ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per una ferrovia economica da Benevento a San Bartolomeo in Galdo ed a S. Severo, ed ha chiesto l'autorizzazione di procedere sulla base dello studio di massima, alla compilazione del progetto particolareggiato della linea, e di accedere alle proprietà private e pubbliche per poter compiere le occorrenti operazioni geodetiche.

><

Sappiamo che l'assemblea generale del Consorzio per la ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona ha approvato integralmente e senza riserve di sorta lo schema di convenzione concordato fra i suoi rappresentanti e l'Amministrazione governativa, relativo alle condizioni, sotto l'osservanza delle quali, il Consorzio retrocede al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio della predetta linea, a senso dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885 di approvazione delle nuove Convenzioni ferroviarie.

><

Apprendiamo con molto piacere che l'Accademia delle Scienze di Francia ha decretato al signor prof. ing. Daniele Colladon, il premio di meccanica Fourneyron, eccezionalmente portato a fr. 3000, per i suoi importanti lavori sulla costruzione dei lunghi *tunnels* coll'uso dell'aria compressa, e cioè di quelli del Fréjus, del Gottardo e della Manica. La nuova distinzione che il venerando scienziato ginevrino può aggiungere alle tante altre già conseguite, gli tornerà ancor più gradita, essendogli stata concessa da una autorità così competente, e noi ci uniamo ai suoi compatrioti nell'esprimergli le nostre sincere congratulazioni.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetti esecutivi di due ponti in ferro attraverso il nuovo alveo di Brenta e Bacchiglione (Padova).

Progetto per costruzione di nuove aule nella R. Università di Padova.

Id. di costruzione del tronco fra Pietrafitta ed Apriglinno della strada provinciale n. 111 (Potenza).

Id. costruzione di un ponte sul Tronto fra Ancorano e Castel di Lama (Ascoli).

Piano regolatore delle vie Luigi Canonica e Carlo Maggi in Milano.

><

La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato all' approvazione del Governo i seguenti progetti:

Costruzione di alcuni tratti di cunicolo per lo scolo delle acque nella galleria di Ariano, linea Foggia-Napoli, spesa presunta L. 11,800.

Ampliamento della stazione di Parma in vista dell' innesto delle linee Spezia e Brescia, spesa presunta lire 200,000.

Chiusura di alcuni tratti della linea Treviso-Cornuda, spesa presunta L. 12,000.

Rifacimento del binario e risanamento della massicciata sul tronco Monza-Cernusco, spesa presunta L. 400,000.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato le seguenti spese proposte dalla rete Mediterranea:

L. 200,000 per l' allargamento del viadotto di Voltri e costruzione di una tettoia metallica a Sampierdarena.

L. 38,000 per la costruzione di un casello per gli apparecchi Saxby e Farmer a Sampierdarena.

L. 400,000 per la costruzione del secondo binario fra Torino succursale e Brandizzo.

L. 5,920 per l'impianto di una gru fissa nella stazione di Tortona.

L. 80,000 per l'impianto di nuovi binari ed altre opere suppletorie per le tettoie rialzo veicoli nelle nuove Officine di Torino.

L. 76,000 pel riordino ed ampliamento binari della stazione di Asti.

L. 11,900 per l'acquisto di un carrello trasbordatore a vapore da 35 tonn. per le Officine di Torino.

L. 500,000 per l'esecuzione dei lavori murari e metallici costituenti il secondo gruppo per le Officine nuove di Torino.

L. 21,600 per provvista di macchine motrici ed utensili pel Deposito locomotive.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie della Sicilia. — L'appalto per i lavori occorrenti per la costruzione delle nuove officine per riparazioni veicoli nella stazione di Messina, del quale abbiamo pubblicato l'avviso nel n. 33 del *Monitore*, venne, all'unica asta tenutasi presso gli Uffici delle Ferrovie Sicule in Catania, definitivamente aggiudicato al signor Agostino Musumeci di Catania, per la somma di L. 89,000.

— L'appalto poi dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione di una galleria artificiale nella trincea di Passofonduto al km. 110,075 della linea Palermo-Porto-Empedocle, del quale pure abbiamo pubblicato l' annunzio fra gli avvisi del nostro numero 35, venne, presso gli Uffici delle Ferrovie Sicule in Palermo, definitivamente aggiudicato al signor Adolfo Lazzarini di Castronuovo, per la somma di L. 37,000.

Ferrovia Adria-Chioggia. — Non essendosi presentata offerta di ribasso in tempo utile, l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla posa dell'armamento pei tronchi Loreo-Adige, Adige-Lusenzo e Lusenzo-Chioggia di questa ferrovia, rimase definitivamente aggiudicato al signor Eugenio Lanchi, il quale aveva, nel primo esperimento, offerto il ribasso del 22.77 per cento su L. 336,190.75. (V. n. 44 e 48 del *Monitore*).

Ferrovia Colico-Chiavenna. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione delle travate metalliche pei ponti del tronco Campo-Chiavenna, venne, nell'asta del 14 corrente dicembre e da noi annunciato nel n. 48 del *Monitore*, definitivamente aggiudicato, presso il Ministero dei lavori pubblici, alla Società delle officine di Savigliano, la quale offerse il ribasso dell' 1 65 per cento sul prezzo, già ridotto, di L. 132,100.96.

Ferrovia San Donà-Portogruaro. — La predetta Società Nazionale delle Officine di Savigliano rimase definitivamente aggiudicataria, per la somma di L. 20,345.24 dell'appalto per la fornitura del materiale fisso per le stazioni del tronco San Donà-Portogruaro.

Ferrovia Cancello-Castellammare-Gragnano. — Scrive il *Fanfulla*:

Il Consorzio costituito per la ferrovia Cancello-Castellammare-Gragnano è venuto nella determinazione di promuovere una lite contro la Società delle Ferrovie Meridionali — perchè, dice il Consorzio — la Società non ha eseguito il progetto che il Consorzio stesso aveva approvato, ma uno diverso.

Il sindaco di Castellammare si è recato a Roma a questo scopo.

Ferrovia Follonica-Massa Marittima. — Il municipio di Massa Marittima in unione ai signori avvocati G. Cheleschi e ingegnere D. Bellini, quali promotori di una ferrovia economica a sezione ridotta da Follonica a Massa Marittima, hanno presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l' approvazione in linea tecnica del progetto della ferrovia medesima, domandando inoltre la inclusione della linea nei mille chilometri di ferrovia della legge 27 aprile 1885.

Che se la domandata iscrizione in quarta categoria non potesse essere accolta, l'amministrazione comunale predetta sarebbe determinata a chiedere la concessione di quella ferrovia pubblica colla sovvenzione governativa, di cui è cenno all'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie seconda.

Ferrovia Belluno-Treviso. — Leggesi nell' *Adriatico*:

Da nuove visite ed ispezioni fatte a questa linea ferroviaria si venne nel convincimento che nel primo semestre 1886 non potrà essere inaugurata e che la inaugurazione della intiera linea potrà in nessun caso aver luogo prima della fine del 1886.

Ferrovia del Castello Reale di Racconigi. — Per debito di cronisti registriamo la seguente notizia data dal giornale l'*Eco della Macra* di Racconigi:

« L' Amministrazione della Casa del Re spinge alacremente la pratica per unire con apposito tronco il Castello alla linea ferroviaria Torino-Cuneo.

« Il geometra Tribaudino, catastraro civico, venne incaricato di rilevare il piano topografico della località in cui la nuova opera dovrà eseguirsi, ed appena avuto il medesimo, l'Ufficio d'arte di Torino, di concerto coll'Ufficio tecnico delle Ferrovie, allestirà il progetto definitivo.

« Se nessuna imprevista difficoltà solleverassi, i lavori di movimento di terreno potranno incominciare nel prossimo mese di marzo, e sarà compiuto l'intero tronco prima dell'autunno, epoca nella quale S. M. manifestò il desiderio di soggiornare di nuovo per qualche tempo qui, dove trascorse i primi suoi anni.

La nuova stazione della Nord-Milano. — Le condizioni specialissime in cui è disposto il complesso della nuova costruzione, le difficoltà pratiche superate con perizia ed alacrità non comuni dall' Impresa, i particolari tecnici, di fronte all' esiguità della somma all' uopo stanziata, rendono quest'opera assai meritevole di una diffusa descrizione.

Il nuovo fabbricato passeggieri venne costruito nel preciso posto del preesistente, appoggia coi due fianchi sulle cinte daziarie, ed è completamente isolato. Esso ha una lunghezza di fronte di metri 60, ed una larghezza media di metri 15, ed un'altezza di metri 18.50: ed è costituito da quattro piani, compreso quello terreno.

La fronte è divisa in cinque corpi, i due estremi dei quali coprono ciascuno un passaggio largo metri 5.50, e alto metri 5,30. Uno di essi è destinato all'accesso delle carrozze che entrano nel recinto della stazione, lungo le due banchine di arrivo, e l'altro all'accesso ai magazzeni merci ed alla strada che conduce alla circonvallazione.

Il vestibolo è centrale, e vi si accede per tre grandi porte protette da tettoia. La sua ampiezza è di metri 13 per 8,50, ed abbraccia in altezza il piano terreno ed il superiore ammezzato. Vi sono cinque sportelli di distribuzione dei biglietti. Due passaggi laterali permettono ai passeggieri, che non credono entrare nelle sale d'aspetto, di recarsi direttamente sotto la tettoia interna.

Due porte laterali a sinistra, formano l'accesso alle sale d'aspetto, le quali sono in numero di 3, distinte in 1ª, 2ª e 3ª classe. Le sale di 2ª e 3ª classe, di ampiezza considerevole, comunicano direttamente col caffè, il quale è posto sulla fronte del fabbricato che si estende fino ad un certo tratto della tettoia interna.

A destra del vestibolo è il locale di consegna dei bagagli. Esso va dal piazzale all'interno della stazione, ed occupa l'intera larghezza del fabbricato. A destra del locale destinato ai bagagli è il corritoio d'uscita, poi la scala per accedere ai piani superiori, indi l'ufficio telegrafico.

L'ammezzato è destinato all'abitazione del personale superiore della stazione.

Il primo piano, posto all'altezza di metri 10 sopra il suolo verrà occupato dalla Direzione delle ferrovie Nord-Milano.

Il piano superiore invece è destinato alla Società delle ferrovie del Ticino.

Per dar luogo alla nuova costruzione si dovette sottomurare tutto il vecchio fabbricato fino alla profondità di metri 6, lavoro che richiese molta cura e precauzione. Essa è stata fissata a condizione che in caso di abbassamento della ferrovia, conseguente alla viabilità dei nuovi quartieri di piazza d'armi, non verrà dal Comune dato compenso alcuno alla Società della ferrovia del Nord per l'esecuzione di quelle modificazioni che si rendessero necessarie al fabbricato stesso.

Dall'esame del progetto, di cui è autore l'architetto Pietro Arrigoni, si ritrae un'assai favorevole impressione, per la combinazione di linee grandi e semplici in pari tempo, colle quali ha saputo ingegnosamente dare un aspetto grandioso al fabbricato dividendolo in due soli piani elevati. La linea è assai piacevole ed estetica. Essa puossi considerare nuova e si stacca dalle moderne costruzioni. Vi è un corpo centrale, con frontone che racchiude in un ampio arco due finestre trifore, decorate da colonnette di sporto e da stemmi assai eleganti e veramente degni di lode.

L'armatura dei solai e del tetto venne fatta con travi di ferro del complessivo peso di k. 30,000, dei quali una parte raggiunge la lunghezza di metri 14.

Lo stesso autore del progetto è anche l'assuntore dei lavori (incominciati nell'agosto scorso) che egli dirige con passione d'arte, e che intende portare a compimento pel marzo prossimo, e non dubitiamo che per quell'epoca, nonostante il tempo ristretto e la somma stanziata in lire 130,000, relativamente esigua, Milano potrà contare un altro importante edificio a suo ornamento e decoro.

AUGUSTO ZAMARA.

Tramvie — Abbiamo altra volta accennato alle innovazioni recentemente introdotte nell'Amministrazione governativa per quanto riflette il disbrigo degli affari relativi alle Tramvie: ecco ora il Decreto ministeriale, col quale si sanziona il nuovo ordinamento di questo servizio.

Il Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Visto il R. Decreto 22 ottobre 1885, n. 3460 (serie 3ª);

DECRETA:

Art. 1. — Gli affari riguardanti le tramvie che erano assegnati alla soppressa Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, saranno da ora innanzi trattati dalla Direzione generale di ponti e strade.

Art. 2. — Le domande per concessione di tramvie saranno dalla Direzione generale di ponti e strade trasmesse al R. Ispettorato generale delle strade ferrate, per essere sottoposte al Comitato superiore istituito dall'art. 2 del R. Decreto 22 ottobre 1885, n. 3460 (serie 3ª).

Art. 3. — Al Comitato superiore è aggregato il Direttore generale di ponti e strade per tutto ciò che riflette le modificazioni alla viabilità ordinaria dipendenti da costruzioni ferroviarie.

Art. 4. — La sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle tramvie è affidata agli Uffici del Genio civile.

Gli ingegneri capi del Genio civile dovranno però richiedere agli ispettori capi dei Circoli di cui all'art. 3 del R. Decreto 22 ottobre 1885, n. 3460 (serie 3ª) che le prove prescritte per le locomotive delle tramvie vengano eseguite dal personale del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, e che dal medesimo si proceda all'esame dei macchinisti destinati alla condotta delle locomotive suddette.

Art. 5. — Sulle istruzioni da diramarsi agli Uffici del Genio civile per il servizio delle tramvie, quando esse portino modificazioni alle disposizioni di cui al seguente art. 7, sarà sentito il Comitato superiore delle strade ferrate.

Art. 6. — Qualora dagli atti di concessione delle tramvie vengano regolate le tariffe e le condizioni di trasporti, sulla determinazione e sulle modificazioni delle medesime dovrà essere sentito il Comitato superiore delle strade ferrate.

Art. 7. — Le disposizioni sinora vigenti, relative alle tramvie, rimangono in vigore in quanto non siano soppresse o modificate dal presnte decreto.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1885.

Il Ministro — GENALA.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. (266 *chilometri*). — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo durante il mese di novembre fu il seguente:

Passeggieri trasportati 76,000 (novembre 1884: 75,752), introito fr. 275,000 (fr. 289,246.75); merce trasportata tonn. 43,400 (tonn. 48.712); introito fr. 515,000 (fr. 568,347.29). Introito complessivo fr. 790,000 (fr. 857,594.04), ossia fr. 2,969.92 (fr. 3,224 04) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio durante lo stesso mese, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state di fr. 377,000 (1884: novembre fr. 357,034.79), ossia fr. 1,417.29 (fr. 1,342 24) in media per chilometro, il maggiore introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 413,000 (fr. 500,559.25).

Ferrovia Biberbrück-Gottardo. — Il sig. ing. J. Bucknall-Smith di Londra si occupa attivamente del progetto di una ferrovia Biberbruck-Gottardo, che porrebbe in diretta unione colla ferrovia del Gottardo tutta la parte orientale della Svizzera. Questa nuova ferrovia interessa specialmente il Cantone di Svitto, che verrebbe ad essere percorso da cima a fondo dalla nuova linea. Il sig. Smith si trova attualmente nella Svizzera, dove studia sul posto il nuovo progetto. Siccome poi il sig. Smith è in relazione coi principali banchieri di Londra e di Parigi, si è persuasi che alla nuova impresa non mancherà il necessario appoggio.

Ferrovia del Sempione. — La *Neue Zürich Zeitung* annunzia che il Consiglio federale svizzero ha nuova-

mente prorogato al 31 dicembre 1887 il termine per lo incominciamento dei lavori della ferrovia del Sempione, il qual termine avrebbe dovuto spirare colla fine del corrente anno.

Il Consiglio federale fece però la riserva che se, entro il nuovo lasso di tempo concesso, non si porrà mano ai lavori, la Confederazione ed eventualmente il Cantone del Vallese avranno il diritto di riprender possesso della linea d'Italia, dietro rimborso, alla Compagnia, del prezzo di acquisto aumentato del maggior valore e di tutte le spese fatte per il materiale fisso e rotabile ecc., e degli interessi al 5 0[0. Saranno solo dedotti dall'ammontare dei rimborsi a fare, gli interessi ed i dividendi pagati agli azionisti.

Il giornale surricordato aggiunge ancora che il Governo cantonale del Vallese aderì alla nuova proroga accordata alla Compagnia della ferrovia del Sempione.

Ferrovie francesi. — La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo fu autorizzata ad aprire nel giorno 25 corr. dicembre, al pubblico esercizio, il tronco Coney Moulins-Auxerre della linea Auxerre-Gien. Questo tronco ha una lunghezza di 29 chilometri.

Ferrovie russe. — Entro il corrente mese deve aver luogo l'inaugurazione della ferrovia Catherinebourg-Tioumen, costrutta a spese dello Stato. A questo modo vengono a stabilirsi facili e pronte comunicazioni fra il bacino del Volga e quello dell'Obi.

La linea principale è lunga 315 verste, la diramazione per Kamenka, 35 verste. Nella costruzione si impiegarono due anni e mezzo, ed a quanto assicurano i funzionari governativi, il costo medio per versta non supera i 41,000 rubli-carta.

Notizie Diverse

I freni ferroviari ed il tempo. — Non è soltanto la bontà dei mezzi meccanici, associata all'abilità di chi li governa, che concorre all'efficace risultato dell'applicazione dei freni ferroviari, qualunque sieno; e la ricerca delle cause che contribuiscono a modificare od a pervertire il pratico effetto di essi mezzi dev'essere principalmente rivolta allo studio dello stato delle rotaie dipendente dalla natura del tempo.

È dimostrato dall'esperienza che le ruote dei veicoli ferroviari devono avere, al momento della frenatura, un peso da sopportare in relazione alla forza frenatrice, in tal limite che questa non venga sorpassata, perchè in tal caso. le ruote scivolerebbero sulle rotaie, per diminuzione di presa. Si capisce subito quanta parte vi possa avere il tempo, influendo appunto sulle rotaie, col modificare il loro stato, cioè rendendole più o meno lubriche, donde lo scivolamento può trarre maggior intensità.

Teoricamente considerando, per esempio, un treno alla velocità di 60 chilometri all'ora, ossia di 17 metri per minuto secondo, il tratto di cammino su cui esso potrà arrestarsi sarà rispettivamente:

Di 59 metri con un tempo splendido
» 79 » » » bello mediocre
» 118 » » » variabile
» 237 » » » umido e piovoso.

La pratica, però, rispetto a tutti i tempi, è un po' lungi dall'ottenere questi risultati teorici.

Lavori pubblici in Svizzera. — Si ha da Losanna che il Gran Consiglio del Vallese decretò la continuazione della grande strada alpina attraverso il San Bernardo fino ad Aosta, per la quale impresa l'Ospizio internazionale del monte offre un sussidio di 100,000 lire.

Si considera tale risoluzione come un implicito diniego dato alla partecipazione del progetto del traforo del San Bernardo e una conferma d'appoggio al traforo del Sempione pel quale la Confederazione ed il Cantone prolungarono d'un biennio il termine della concessione.

I telegrafi italiani nel 1884. — La relazione statistica sui telegrafi del Regno, pel 1884, presentata dal comm. D'Amico al ministro dei lavori pubblici, e pubblicata il 21 corr. dicembre, reca questi risultati:

Nel 1884 le linee raggiunsero una lunghezza di chilometri 29,188, con uno sviluppo di fili di chilom. 103,080. In confronto coll'anno precedente si ebbe un aumento di chilometri 682 nella lunghezza delle linee, e di chil. 5944 nello sviluppo dei fili.

Gli uffici governativi raggiunsero la cifra di 1927, dei quali 80 furono aperti nell'anno (un semaforo fu chiuso).

Gli uffici ferroviari attivati al servizio dei privati, al 31 dicembre, erano 988, dei quali 99 aperti nell'anno.

In complesso a quell'epoca il servizio pel pubblico era fatto da 2915 uffici.

Il numero degli apparati, negli uffici governativi, aumentò nell'anno di 140, raggiungendo la cifra totale di 3072.

Il numero dei telegrammi spediti all'interno, ricevuti dall'estero, di transito dall'estero per l'estero, scambiati da uffici ferroviari dall'estero o per l'estero fu nel 1884 di 7,738,227, con un aumento di 561,704 rispetto all'anno precedente.

I telegrammi spediti all'interno, tanto dagli uffici governativi quanto dagli uffici ferroviari, furono 6,260,853, con un aumento, rispetto all'anno precedente, di 441,843.

I telegrammi spediti e ricevuti dall'estero aumentarono nel 1884 di 74,680, raggiungendo la cifra di 1,271,631.

Il prodotto dell'Amministrazione fu nel 1884 di lire 12,393,885 e le spese di lire 9,998,892.

Vi fu dunque un beneficio netto di lire 2,394,893, senza tener conto della corrispondenza governativa in franchigia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche la scorsa settimana, nel mercato dei valori ferroviari, la tendenza è stata eccellente: le azioni Meridionali, prima alquanto oscillanti, da 712 a 705, si sono poi elevate a 719 per rimanere a 717; le Mediterranee sono restate ferme tra 562 e 563. Le Sarde preferenza, a 268; le Palermo Marsala-Trapani a 420.

Per le obbligazioni di ferrovie, notiamo i corsi seguenti: Meridionali, 302.25: Bobi, idem, da 549 a 573; Sarde, serie *A*, da 302 a 303; dette, serie *C*, da 305.50 a 306.50; dette, 1879, da 305 a 305.50; Palermo-Marsala-Trapani, 1.a emissione, da 314 a 313; dette, 2.a emissione, da 306.50 a 305.50, Centrale-Toscana, 510; Pontebba, da 474 a 476; Nord-Milano, tra 284 e 282; Lombarde, da 316.50 a 317.

PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 2 a tutto il 31 del prossimo gennaio avrà luogo il pagamento della cedola n. 25 (2.o semestre 1885) delle azioni di preferenza, classe A, in ragione di L. 6.25 per ogni azione, e della cedola n. 23 (2.o semestre 1885) delle azioni ordinarie, classe B, in ragione di L. 6.25 per ogni azione. — La cedola n. 26 delle obbligazioni serie *B* di questa Compagnia in L. 7.50 sarà dal 2 fino a tutto il 31 del prossimo gennaio pagata in L. 6.30, nette alla ritenuta di ricchezza mobile e per tassa di circolazione. — Detti pagamenti si faranno: In Roma, dalla Compagnia stessa, Corso, n. 374; in Cagliari, dalla Direzione dell'esercizio della Compagnia; in Londra, dalla Agenzia della Compagnia; in Milano dalla Banca Generale; in Genova, dalla Banca Generale; in Firenze, dai signori French e C.; in Torino, dalla Casa bancaria U. Geisser e C.; in Livorno, dalla Banca di Livorno; in Venezia, dalla Banca Veneta di depositi e conti correnti; in Trieste, dai signori Morpurgo e Parente.

VERSAMENTI

Banca Tiberina. — A termini dell'articolo 5 dello statuto sociale, il Consiglio d'amministrazione ha deliberato

la chiamata del settimo decimo in L. 25 su ciascuna azione pel 1.o febbraio 1886.

Gli azionisti dovranno perciò presentare le rispettive azioni con annesso il vaglia n. 18, accompagnate da distinta portante il numero dei certificati, la quantità delle azioni, la firma dei presentatore e l'indicazione delle valute versate in ragione di L. 25 per ciascuna azione. Verrà loro rilasciato uno scontrino di deposito, presentando il quale potranno, dopo tre giorni dal deposito, ritirare i propri titoli liberati di sette decimi.

Questa operazione verrà compiuta: in Torino, alle Casse del Banco Sconto e Sete, via S. Teresa, n. 11; in Roma, presso la rappresentanza della Banca Tiberina, via del Corso, numero 173; in Napoli, presso l'Agenzia della Banca Tiberina, strada Medina, num. 54; e in Genova, presso l'Agenzia del Banco Sconto e Sete, via Ponti Reali, num. 5.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Roma (26 dicembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto). — Demolizione di alcuni stabili che furono espropriati presso il Colle Capitolino per poter eseguire i lavori di fondazione del porticato del Monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II. I fabbricati da demolirsi saranno ceduti coll'obbligo della cessione dei materiali esistenti in cantiere, al migliore offerente, tenuto per base dell'incanto il prezzo di L. 25,000. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 3,500. Fat. mezzodì 2 gennaio p. v.

Deputazione provinciale di Mantova (28 dicembre, ore 11 ant., def.) — Manutenzione novennale della strada provinciale cremonese, la quale comincia alla porta Pradella di Mantova e, dopo di avere attraversati i territori dei comuni di Curtatone, Castellucchio, Marcaria, S. Martino dall'Argine e Bozzolo, termina al confine colla provincia di Cremona presso Calvatone, della lunghezza di metri 27,068, essendo escluse le traverse interne dei paesi di Castellucchio, Marcaria, San Martino e Bozzolo. Canone annuo ridotto L. 9,038.85. (V. n. 47 del *Monitore).*

Amministrazione provinciale di Roma (28 dicembre, ore 12 merid., 1.a asta) — Lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Tiburtina-Valeria Sublacense, tronco III, al Cipresso. Prezzo L. 22,846 56. Cauz. provv. L. 500. Def. il decimo.

Prefettura di Rovigo (29 dicembre, ore 11 ant., fat.) — Lavori di sessennale manutenzione del Naviglio di Cavanella di Po ed opere annesse nei comuni di Loreo e di Bottrighe, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1891, aggiudicati provvisoriamente, col ribasso del 24.67 per cento sul dato peritale complessivo pel sessennio di L. 75,444, e cioè per L. 54,568.65. (V. n. 48 del *Monitore).*

Amministrazione provinciale di Roma (30 dicembre, ore 11 ant., def.) — Manutenzione della strada consorziale Licentina, dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco 2.o, presso S. Cosimato al torrente di Licenza, per sette anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1892. Prezzo ridotto L. 2,338.64 annue. Cauz. provv. L. 400.

Id. (30 dicembre, ore 12 merid., def.) — Manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco 2.o, dalla porta S. Angelo di Tivoli alla colonnetta di Arsoli, per cinque anni, dal 1.o gennaio 1886 al 31 dicembre 1890. Prezzo ridotto L. 8,694.99 annue. Cauz. provv. L. 700.

Deputazione provinciale di Mantova (30 dicembre, ore 11 ant., def.) — Manutenzione novennale della strada provinciale parmense, la quale comincia alla porta Cerese di Mantova e, dopo di avere traversati gli abitati dei comuni di Cerese, Romanore, Borgoforte e Sailetto, si dirama presso il Crocil Tosini per Suzzara fino alla sua piazza principale, della lunghezza di metri 20,413, essendo esclusa la traversa interna di Suzzara. Canone annuo ridotto L. 5,147.98. Cauz. provv. L. 550; def. L. 1,100.

Direzione delle costruzioni navali del terzo dipartimento marittimo - Venezia (30 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Provvista di n. 8 caldaie tubolari a tre forni con relativi accessorii, per la R. nave *Cristoforo Colombo,* provv. aggiudicata per L. 208,057.08. (V. n. 48 del *Monitore).*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Palermo (31 dicembre, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o tratto del 4.o tronco della strada provinciale di 2.a serie, n. 50, da Lercara a Chiusa, per la Filaga, compreso fra la Sella Carduccio e le case Tortoricis alla provinciale Chiusa Bisaquino, della lunghezza di m. 7,366.28. Prezzo ridotto L. 150,472.38. (V. n. 48 del *Monitore).*

Provincia di Torino (31 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Manutenzione della strada provinciale da Pinerolo a Susa per Avigliana. Prezzo L. 9,000 annue. Cauz. provv. L. 900; def. L. 3,000. Fat. ore 10 ant. 15 gennaio p. v.

Id. (31 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Manutenzione della strada provinciale da Torino a Pinerolo. Prezzo L. 24,800 annue. Cauz. provv. L. 2,480; def. L. 8,266. Fat. ore 10 ant. 15 gennaio p. v.

Città di Ceva (2 gennaio 1886, ore 10 ant., def.) - Costruzione della strada comunale obbligatoria di Paroldo o Valle Bovina, della lunghezza di metri 3276, da ultimarsi in 8 anni. Prezzo migliorato in L. 78,530. Cauz. provv. L. 2,000, def. lire 3,500, certificato d'idoneità di data non inferiore a 6 mesi, e sotto l'osservanza dei capitoli 20 luglio 30 luglio 1885, visibili nell'ufficio comunale di Ceva, colle spese tutte a carico dell'impresa. (V. n. 46 e 49 del *Monitore).*

Prefettura della provincia di Terra di Lavoro (4 gennaio, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Lavori per la sistemazione degli infimi tronchi del torrente Casamarciano dal termine del tronco già sistemato fino allo sbocco nei Regi Lagni nella bonifica dei Torrenti di Nola, per L. 44,670. Cauz. provv. L. 2,500; def. il decimo. Deposito per spese L. 1,000. Fat. mezzodì 21 gennaio.

Direzione del Genio militare di Novara — Palazzo civico — (4 gennaio, ore 2 pom., 1.a asta) — Costruzione di una caserma di fanteria in Novara della capacità di tre battaglioni con la sede del comando di reggimento, uffizi ed accessori, ascendenti a lire 912,000, da eseguirsi nel periodo di giorni 1100. Dep. L. 92,000. Fat. mezzodì 19 gennaio.

Prefettura di Cagliari (5 gennaio, ore 10 ant., def.) — Ricostruzione in calce di metri lineali 514.50 di muro a secco con superiore parapetto, lungo la strada nazionale orientale n. 75 fra Cagliari e Terranova, 3.o tronco fra Tortolì ed il confine della provincia. Prezzo ridotto L. 40,213.80. Cauz. provv. L. 2,300; def. il decimo.

Municipio di Cagli (7 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Ponte Melone-Grumale-Paravento, nel tratto che incomincia in sommità della salita di Ponte Melone e termina dopo il passaggio del fosso di Paravento della lunghezba di m. 4702.48 in base alla somma soggetta a ribasso d'asta di L. 50,157.35. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni tre, come è stabilito dalla deliberazione consigliare in data 2 ottobre ultimo scorso. Cauz. provv. L. 1,500; def. L. 5,000. Fat. a giorni 25.

Amministrazione provinciale di Ascoli Piceno (9 gennaio, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Opere e provviste occorrenti per la manutenzione delle strade provinciali comprese nel gruppo di Ascoli e di Offida, distinte nei seguenti lotti: Primo lotto — Strade comprese nel gruppo di Ascoli Piceno, della lunghezza complessiva di metri 74,380 — Annuo prezzo soggetto a ribasso d'asta L. 18,978.75. Cauz. provv. L. 2,000; def. il terzo dell'annuo canone. — Sesto lotto: Strade comprese nel gruppo di Offida, della lunghezza di m. 66,470 — Annuo prezzo soggetto a ribasso d'asta lire 18,453.80, Cauz. provv. L. 2,000; def. il terzo dell'annuo canone. L'appalto di ciascun lotto avrà la durata di 5 anni con decorrenza dal 1.o aprile 1886, ed avrà termine perciò col 31 marzo 1891. Fat. ore 11 ant. 25 gennaio.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto per conto della provincia di Mantova la costruzione di un ponte di 32 metri sul canale Navarolo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 200 *milioni, intieramente versato*

SERVIZIO DEI TITOLI

ESTRAZIONE DELLE AZIONI
dell' anno 1885

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Dicembre 1885, rimborsabili in L. 500, dal 1.° Gennaio 1886, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso. — Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all' articolo 54 degli Statuti Sociali.

TITOLI DA 1		TITOLI DA 5			TITOLI DA 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
1711	1720	2607	23031	23035	400	63991	64000
260471	260480	2608	23036	23040	752	67511	67520
—	—	3169	25841	25845	2188	81871	81880
—	—	3170	25846	25850	4358	103571	103580
—	—	4039	30191	30195	5252	112511	112520
—	—	4040	30196	30200	5278	112771	112780
—	—	5293	36461	36465	8135	141341	141350
—	—	5294	36466	36470	8886	148851	148860
—	—	6409	42041	42045	9119	151181	151190
—	—	6410	42046	42050	9411	154101	154110
—	—	15933	274661	274665	10752	167511	167520
—	—	15934	274666	274670	11003	170021	170030
—	—	18295	286471	286475	11139	171381	171390
—	—	18296	286476	286480	12329	183281	183290
—	—	18377	286881	286885	18787	317861	317870
—	—	18378	286886	286890	19524	325231	325240
—	—				19617	326161	326170
—	—				20326	333251	333260
—	—				21773	347721	347730
—	—				22418	354171	354180

Firenze, 15 *dicembre* 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l' elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° Gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola (Coupon) XXXI di L. 12.50

per il semestre d' interessi scadente il 31 Dicembre corr., ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea 3 andante, altre L. 3.75 al portatore della medesima, il quale ne farà ricevuta sulla relativa distinta.

NB. Eguale somma di L. 3.75 sarà pagata, esclusivamente presso la Direzione Generale in Firenze, ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate.

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d' Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** { la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale / » Banque de Paris et des Pays-Bas. / » Banque d' Escompte de Paris. }
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Basilea** id. de Speyr e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.

(Parigi, Ginevra, Basilea, Londra:) al cambio che verrà ulteriormente indicato.

Parimenti al 1° Gennaio pross. saranno rimborsate unicamente presso l' Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le Azioni estratte al sorteggio del 15 Dicembre corr., cessando le medesime di essere fruttifere. Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all' atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all' art. 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, li 17 Dicembre 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 *milioni intieramente versato*

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° Gennaio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXXII di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 Dicembre corr., nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXXI sorteggio*, avvenuto il 1° Ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d' Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, *li* 17 *Dicembre* 1885.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 *milioni, versato L.* 67,500,000

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 25 gennaio 1886, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **dodicesima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **ventesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1886, sono di 29 Azioni e di 95 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° luglio 1886.

Milano, 18 dicembre 1885.

La Direzione Generale.

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVIII   Mercoledì 30 Dicembre 1885.   Num. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XIX

Entrando nel suo XIX anno di vita, il MONITORE non solo ritiene superfluo il fare nuove e straordinarie promesse, ma anzi, seguendo questa via, crederebbe far torto alla benevolenza finora dimostratagli dai suoi cortesi associati e lettori.

Esso trova quindi sufficiente il confermare che non verrà mai meno al suo programma, e che non tralascierà di fare tutto il possibile per trattare sempre più convenientemente e secondo la loro importanza, quelle materie a cui si è particolarmente consacrato.

Astenendosi, come in passato, dalle vuote discussioni teoriche, nonchè dalle polemiche oziose e personali, si manterrà fermo nel campo dei fatti positivi e dei veri interessi nazionali che avrà sempre di mira, seguendo colla massima cura le più importanti questioni ferroviarie ed industriali che si vanno agitando in Italia ed all' estero. Farà all' uopo larga messe di notizie bene appurate, e si studierà di offrire un quadro completo delle opinioni più serie ed autorevoli nelle accennate materie

Nè infine risparmierà tempo e fatica, perchè la sua *Guida* possa riuscire di vera utilità a chiunque abbia interesse nelle imprese di opere pubbliche.

Con tali intendimenti, e nulla trascurando anche dal lato materiale, il MONITORE spera di continuare il suo cammino, aiutato da quel pubblico favore di cui si vide sinora onorato.

Preghiamo vivamente quei pochi associati, il cui abbonamento scade colla fine del 1885, e che non l' hanno ancora rinnovato, a volercene rimettere l'importo con vaglia postale, oppure con biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE

FERROVIA ECONOMICA da Varese a Santa Maria del Monte.

L'egregio ingegnere signor Enea Torelli, consigliere comunale di Varese, ha compilato un progetto di ferrovia economica tra la città di Varese ed il Santuario di Santa Maria del Monte. Grati alla cortesia dell' autore che volle comunicarci una copia di questo suo progetto, ci proponiamo di darne in poche parole un'idea ai nostri lettori.

L'autore, accennato dapprima alle ragioni che fanno ritenere conveniente la costruzione della ferrovia in discorso, si preoccupa del sistema da adottarsi e poichè sono tanto numerosi gli esempi di ferrovie consimili, cerca di dedurre dal loro esame un consiglio pratico pel caso.

Stabilito che la differenza di livello da superare è di 449 metri, e che non possa presentare vantaggio alcuno l' utilizzare l' attuale strada carreggiabile che da Varese conduce al Sacro Monte, l' ing. Torelli si domanda quale scelta abbia a farsi fra una ferrovia a sistema speciale come quella di Superga, del Vesuvio e del Rigi, oppure un sistema a semplice adesione come quello dell'Utliberg, della Torino-Rivoli e della Porlezza-Menaggio, oppure una strada che si prestasse a norma del caso alle esigenze dei due sistemi diversi.

E qui l'autore giustamente si sofferma a considerare la natura del traffico cui la ferrovia dovrebbe servire, e le condizioni in cui esso si effettuerà. Ritenuto pertanto che

il trasporto di viaggiatori, a cui la ferrovia sarebbe principalmente destinata, non si manterrebbe costante nelle stesse proporzioni, ma, mentre nella stagione invernale sarebbe ridotto a ben piccola cosa, nella bella stagione invece, e specialmente nei mesi di agosto e settembre, assumerebbe grandissima importanza, sì da dover provvedere in un sol giorno al trasporto di oltre 4000 persone, ne deriva la conseguenza che è necessario disporre di un sistema di trazione col quale si possano formare dei treni di diverse carrozze.

Resta quindi esclusa la convenienza di un sistema di adesione artificiale od a dentiera, col quale non si possono far viaggiare in ciascun treno che 50 o 60 persone.

Nè il sistema Agudio, nè quello della ferrovia del Rigi sarebbero a preferirsi, con tutto che per essi il sovraccennato inconveniente scompaia in gran parte, poichè alla conveniente applicazione del primo occorrerebbe una forza idraulica che non esiste nel caso speciale, ed il secondo presenta altri seriissimi inconvenienti sulle tratte in piano e nei passaggi a livello, senza notare delle oscillazioni poco aggradevoli delle vetture, del raggio minimo di 180 metri per le curve, e delle forti spese di trazione e di manutenzione.

Del pari l'autore, e secondo noi con ragione, non ritiene sia da adottarsi un sistema misto, cioè quello di salire sino ad un certo punto con una ferrovia a pendenze normali, poi con un sistema speciale.

Rimane pertanto a preferirsi un sistema di ferrovia economica, a piccole pendenze, tanto più che il valore del terreno da occuparsi non sarebbe grande, e del resto il maggiore capitale d'impianto sarebbe compensato dal maggior traffico che deriverebbe dai vari punti popolosi attraversati dalla ferrovia.

Basato su questi principii generali, l'ing. Torelli ha studiato il suo progetto, secondo il quale la ferrovia si diparte dalle vicinanze della nuova stazione delle Ferrovie del Ticino in Varese, corre nel piano che sta ai piedi del colle di Biumo, spingendosi tosto sul versante di mattina della valle di Olona, passa sopra Sant'Ambrogio, attraversa l'Olona davanti a Rabarello, giunge alla Rasa sul fianco di ponente di quella valle, attraversa nuovamente l'Olona, sale sul fianco della montagna fino alla 1ª Cappella, retrocedendo poscia per correre di nuovo nella valle di Brinzio e girare ad elicoide un dosso sopra la Rasa, passando a livello presso la 6ª Cappella, indi entrare nella valle del Vellone, ed arrivare finalmente a ridosso del convento di Santa Maria.

L'intera linea ha un'estensione di metri 16,340.

Lo scartamento è di metri 0,85, come quello adottato sulla linea Menaggio-Porlezza; il raggio minimo delle curve, di 50 metri, l'armamento, in rotaie in acciaio del peso di chilogr. 20 ogni metro corrente (sistema Vignole).

La velocità media dei treni è calcolata di 28 chilometri all'ora, cosichè l'intera linea si percorrerebbe in 46 minuti.

La massima pendenza della strada è del 4 0[0.

Il costo totale, compreso il materiale mobile, è preventivato in L. 1,000,000.

Ed ora ecco finalmente su quali basi il nostro autore dimostra la convenienza, anche dal lato finanziario, della costruzione della ferrovia da lui propugnata:

Calcolati gli incassi lordi in L. 194,000 annue, e dedotte le spese d'esercizio in L. 106,700 e le tasse in lire 19,206, residuerebbe un utile netto di L. 68,094, pari al 6.80 0[0 sul capitale d'impianto.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Conferma nomine e variazioni nei funzionari del Servizio del Mantenimento Sorveglianza e Lavori.

A seguito del riordinamento del Servizio di Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (pubblicato nel n. 50 del *Monitore*), la Direzione generale di queste ferrovie ha diramato un nuovo ordine di servizio con cui restano confermati nelle rispettive attribuzioni i Funzionari sottonominati, pei quali esse non furono modificate.

Sono inoltre approvate ed avranno effetto a partire dal 1° gennaio p. v. le destinazioni, nomine e variazioni di qualifica pei Funzionari le cui attuali sedi ed attribuzioni vengono variate.

Il signor ing. comm. Alessandro Bozzi, già Capo della 1ª Divisione Manutenzione e Lavori, è trasferito al *Servizio Centrale dei Lavori* col suo grado attuale e rappresenta l'Ingegnere Capo del Servizio Centrale dei Lavori nei casi di assenza e di impedimento.

Il signor ing. cav. Giovanni Panizza, già Capo Sezione Principale della 2ª Divisione Manutenzione e Lavori, è destinato al *Servizio Centrale dei Lavori* col suo grado attuale.

Le Sezioni Principali del Servizio Centrale dei Lavori continueranno ad essere rette dai Signori:

Ing. cav. Lauro Pozzi Capo Sezione Principale per l'Ufficio d'Arte;

Ing. cav. Luigi Bianco Capo Sezione Principale per l'Ufficio Tecnico del Materiale Fisso;

Ing. cav. Luigi Molinari Capo Sezione Principale per l'Ufficio delle Espropriazioni e del Catasto.

Le Sezioni Principali del *Servizio Centrale Amministrativo* continueranno ad essere rette dai Signori:

Cav. Giovanni Foresti Capo Sezione Principale per l'Ufficio Amministrativo e del Personale;

Cav. Angelo Vendramin Capo Sezione Principale per l'Ufficio della Contabilità;

Cav. Scipione Cabanis Capo Sezione principale per l'Ufficio Approvigionamenti e Magazzini.

All'Ufficio speciale della Statistica sarà preposto l'Ingegnere Capo Divisione signor cav. Matteo Lupisich, già addetto al Servizio Centrale della Manutenzione e dei Lavori.

Il signor ing. cav. Giuseppe Carnelutti Capo Sezione Principale, ora preposto alla Sezione di Sarzana, è nominato *Ingegnere Capo Sezione Principale, Aggiunto all'Ingegnere Capo Servizio*, ed in tale qualità e grado è trasferito al Servizio attivo di Mantenimento, Sorveglianza e Lavori in Torino.

Il signor ing. cav. Alberto Pennacchio Capo Sezione attualmente distaccato alla Direzione Tecnica della linea Genova-Asti, è nominato Capo Sezione Principale, e in tale qualità è trasferito al Servizio attivo in Torino colle mansioni specialmente inerenti al servizio dei Lavori.

Gli Uffici di Sezione del Servizio attivo in Torino saranno retti dai Signori:

Ing. cav. Angelo Tarozzi Capo Sezione Principale per l'Ufficio Amministrativo e di Contabilità;

Ing. Carlo Bovone Capo Sezione per l'Ufficio dei Lavori di Manutenzione dei Fabbricati e Corpo stradale;

Ing. cav. Emilio Ovazza Capo Sezione per l'Ufficio del Materiale fisso e Sorveglianza delle linee;

Ing. cav. Carlo Canti per l'Ufficio delle Espropriazioni e tutela della proprietà.

Le dieci Sezioni attive lungo le linee sono così delimitate:

Sezione Iª di *Torino* colle linee:

Modane-Torino; Susa-Bussoleno; Torino-Vercelli; Chivasso Donnaz; Torino-Torre Pellice; Bricherasio-Barge; Torino-Chieri.

Sezione II^a di *Novara* colle linee:

Mortara-Novara-Pino; Novara-Borgosesia; Novara-Orta Miasino; Oleggio-Arona; Arona-Sesto Calende; Novara-Vercelli; Vercelli-Mortara; Vercelli-Casale-Valenza; Mortara-Casale.

Sezione III^a di *Milano* colle linee:

Milano-Como-Chiasso; Milano-Novara; Rho-Gallarate-Laveno; Gallarate-Varese; Gallarate-Sesto Calende; Milano-Pavia; Milano-Mortara; Mortara-Pavia.

Sezione IV^a di *Voghera* colle linee:

Alessandria-Piacenza; Novi-Tortona; Pavia-Voghera; Bressana-Broni; Torreberetti-Cava Carbonara; Cava Manara-Cava Carbonara; Alessandria-Mortara.

Sezione V^a di *Alessandria* colle linee:

Trofarello-Alessandria; Alessandria Cavallermaggiore; Cantalupo-S. Giuseppe; Castagnole-Asti; Asti-Casale.

Sezion VI^a di *Bra* colle linee:

Trofarello-Cuneo; Savigliano-Saluzzo; Carmagnola-Savona; Carrù-Mondovì; Saluzzo-Airasca.

Sezione VII^a di *Genova* colle linee:

Alessandria-Genova e Genova-Ventimiglia.

Sezione VIII^a di *Sarzana* colle linee:

Genova-Pisa e Avenza-Carrara.

Sezione IX^a di *Firenze* colle linee:

Firenze-Pisa-Livorno; Livorno-Colle Salvetti; Pisa-Cecina; Cecina-Volterra; Empoli-Siena-Chiusi; Asciano-Montepescali.

Sezione X^a di *Civitavecchia* colle linee:

Cecina-Roma (S. Paolo); Ponte Galera-Fiumicino.

Alla dirigenza di ciascuna Sezione vengono destinati i signori:

Ing. cav. Negri Luigi attualmente Capo Sezione a Laveno, alla Sezione I^a di Torino.

Cav. dott. Angelo Viarana, alla Sezione II^a di Novara.

Ing. cav. Giovanni Maria Sala già Ingegnere Capo Sezione della II^a Divisione Manutenzione e Lavori, nominato Ingegnere Capo Sezione Principale, alla III^a Sezione di Milano.

Cav. dottor Defendente Arnoldi, alla Sezione IV^a di Voghera.

Cav. dottor Adolfo Leixel, già Capo Sezione a Milano, alla Sezione V^a di Alessandria.

Cav. dottor Giovanni Battista Paiola, già Capo Sezione ad Oneglia, alla Sezione VI^a di Bra.

Cav. dottor Francesco Inversini, nominato Ingegnere Capo Sezione Principale, alla Sezione VII^a di Genova.

Ing. Francesco Valentini, già Capo della Sezione Lavori di Sarzana, alla Sezione VIII^a di Sarzana.

Ing. cav. Giuseppe Dainelli, già Ispettore Capo Sezione, nominato Ingegnere Capo Sezione Principale, alla Sezione IX^a di Firenze.

Dottor Antonio Lorandini, alla Sezione X^a di Civitavecchia.

Il signor ing. Direttore del Servizio provvederà alla destinazione agli Uffici di Sezione del Servizio in Torino a quelli dei Servizi Centrali, nonchè alle Sezioni speciali dei lavori che saranno stabilite oltre a quelle che già attualmente esistono, degli altri signori Capi Sezione, Ingegneri Capi Sezione, ed Ingegneri Capi Sezione Principali, non nominati nel presente Ordine Generale di Servizio.

I signori Ingegneri Capi Sezione attualmente preposti a Sezioni attive che non vengono conservate, quelli che vengono nelle nuove Sezioni surrogati dai signori Ingegneri Capi Sezione nominati nel presente Ordine Generale di Servizio, nonchè tutti gli altri Ingegneri aventi qualifiche diverse a seconda delle Amministrazioni dalle quali provengono, e dipendenti dalle attuali Sezioni, riceveranno altra destinazione od altri incarichi.

STATISTICA INTERNAZIONALE FERROVIARIA

Le ferrovie della Francia e della Danimarca nel 1882.

Passeremo oggi in rivista quella parte della *Statistica delle ferrovie europee* pubblicata dalla Commissione internazionale di Vienna, che si riferisce alle ferrovie Francesi e Danesi.

Alla fine del 1882 la Francia aveva 28,523 chilometri di ferrovie costrutte, così ripartiti:

Ferrovie dello Stato e da lui esercitate . .	km. 2,730
Ferrovie dello Stato esercitate da Compagnie	» 1,280
Ferrovie private d'interesse generale esercitate da Compagnie	» 22,333
Ferrovie private d'interesse locale esercitate da Compagnie	» 2,180
Totale	km. 28,523

Il primo tronco di ferrovia in Francia venne aperto all'esercizio nell'anno 1828.

Dei predetti 28,523 chilometri, 9,928 erano, alla fine del 1882, a doppio binario e 18 a tre binari.

La lunghezza totale dei binari era di chilom. 45,773, dei quali 26,141 in ferro e 19,632 in acciaio.

L'estensione delle vie di percorso era, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, del 84 per cento, e quella dei binari di manovra, di servizio, ecc., del 16 per cento.

L'ammontare del capitale autorizzato a tutto il 1882 era di fr. 11,537,727,950. Le risorse finanziarie erano di fr. 11,526,049,231, dei quali 1,617,120,632 in azioni, 2,672,113,456 in sovvenzioni, 7,236,815,143 in obbligazioni.

Le spese d'impianto a tutto il 1882 ascendevano a franchi 11,537,727,950, con una media chilometrica di franchi 406,000.

I fondi di riserva e di rinnovamento sommavano a fr. 127,344,588.

Le somme ricevute dalle Compagnie a titolo di garanzia e di sovvenzione ascendevano a fr. 529,500,741.

Relativamente poi al materiale rotabile delle ferrovie Francesi, alla fine del 1882, togliamo dalla tabella 3^a le seguenti cifre:

Quantità del materiale:

Locomotive	n. 8,088
Vetture viaggiatori . . .	» 18,004
Carri merci	» 222,232

Le vetture viaggiatori presentavano la capacità di totali 734,528 posti, i carri merci quella di 1,994,982 tonnellate.

Il percorso dei treni fu di chilometri 129,235,228 per quelli dei viaggiatori, e di chilometri 89,893,961 per i treni-merci.

I viaggiatori trasportati furono in totale 204,758,171.

Il percorso medio d'ogni viaggiatore fu di chilometri 33.54.

Le mercanzie trasportate diedero un peso totale di tonn. 96,821,793, così distinte fra le seguenti categorie:

Bagagli	tonn. 780,651
Merci a grande velocità . .	» 1,999,651
Merci a piccola velocità . .	» 92,600,596
Bestiame	» 1,440,895
Totale	tonn. 96,821,793

Il percorso medio d'una tonnellata fu di chilom. 112.95.

Gli introiti nell'esercizio 1882 sulle ferrovie Francesi, furono i seguenti:

a) Trasporto di viaggiatori fr. 335,615,387.

con una media di fr. 12,026 per chilometro, di fr. 1.64 per viaggiatore e di cent. 4.88 per viaggiatore-chilometro.

b) Trasporto di merci:

Bagagli e merci a grande velocità fr.	79,685,365
Merci a piccola velocità . . . »	646,444,893
Bestiame . . . . »	29,782,110
Totale fr.	755,912,368

con una media di fr. 27,087 per chilometro esercitato, di fr. 7.80 per tonnellata, e di cent. 6.91 per tonnellata chilometro.

Gli introiti totali, comprese le entrate diverse, furono di fr. 1,115,957,412.

Le spese d'esercizio furono in totale di fr. 580,615,305, con una media di fr. 20,805 per ogni chilometro esercitato, di fr. 2.65 per chilometro di treno e di cent. 13.23 per chilometro di asse.

L'eccedenza totale degli introiti sulle spese fu pertanto di fr. 535,342,107, il rapporto delle seconde coi primi essendo del 52.03 per cento.

Il prodotto lordo chilometrico eccedette la spesa chilometrica di fr. 19,183.

Aggiungendo poi al prodotto netto del 1882, il saldo dei precedenti esercizi in fr. 1,803,356, le sovvenzioni, garanzie, ecc., in fr. 26,967,585, i benefizi realizzati sull'esercizio di ferrovie straniere, di miniere, imprese industriali, di navigazione, ecc., e gli interessi in fr. 3,746,096 si ha un totale di prodotto netto disponibile di franchi 567,859,144. il quale venne così ripartito:

Per dotazione dei fondi di riserva, di rinnovamento, ed altri fondi speciali . . . . fr.	126,788
Per interessi e rimborsi delle anticipazioni ricevute a titolo di garanzia, dei debiti fluttuanti ed altri . . . . . . »	15,022,634
Per interessi dei prestiti . . . . . »	350,297,819
Per interessi e dividendi delle azioni . »	166,618,418
Per ammortamento delle azioni e dei prestiti . . . . »	17,839,732
Per versamenti alle casse del Tesoro . »	637,681
Per diverse . . . . »	11,756,470

In quanto al personale, la statistica ci ricorda che nel 1882, sulle ferrovie Francesi vi erano 158,948 impiegati, e che si diede lavoro a 84,044 operai a giornata colla spesa annuale di L. 271,384,556.

Al 31 dicembre 1882 vi erano 16 casse pensioni, di soccorso e di previdenza, e vi partecipavano 151,895 individui. I pensionati figuravano in numero di 17,388.

Gli accidenti occorsi nel più volte nominato esercizio 1882 sulle ferrovie Francesi, ascesero in totale a 1,900, dei quali 722 lungo le linee e 1,178 nelle stazioni e fermate. Gli sviamenti furono 130, le collisioni 149, ed altri accidenti 1,621.

Passando ora alle ferrovie della Danimarca, ecco quanto la statistica ci dà di più saliente:

La lunghezza costrutta a tutto il 1882 in Danimarca era di chil. 1,622 di ferrovie.

Si fu nel 1847 che venne in quel paese aperto al pubblico esercizio il primo tronco ferroviario.

Non si hanno ferrovie di proprietà privata, ma solo ferrovie dello Stato, delle quali 1,102 chilometri erano d'esercizio governativo, e 520 chilometri affidate all'esercizio privato.

A doppio binario non si contavano alla fine del 1882 che 45 chilometri.

La lunghezza totale dei binari era di chil. 1,923, dei quali 1,394 con rotaie in ferro, e 529 con rotaie in acciaio.

L'estensione delle vie di percorso era, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, del 87 per cento, e quella dei binari di manovra, di servizio, ecc., del 13 0[0].

Alla fine del 1882 le spese d'impianto sommavano a fr. 183,003,244, cioè a fr. 112,825 per ogni chilometro.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, le ferrovie Danesi avevano alla fine del 1882:

Locomotive . . . . n.	191
Vetture viaggiatori . . . »	574
Carri merci . . . . . . »	2913

con una capacità di 24,874 posti per viaggiatori e 23,124 tonnellate di mercanzie.

Il percorso dei treni fu di chil. 4,831,913.

I viaggiatori trasportati furono 7,306,930 di cui:

Di 1ª classe . . . n.	54,425
» 2ª » . . . »	4,066,929
» 3ª » . . . »	6,185,576
Totale n.	7,306,930

Il percorso medio d'ogni viaggiatore fu di chil. 29.40. La media dei viaggiatori per ogni asse di vettura fu di 5.38. Il rapporto fra i posti occupati e quelli offerti fu del 25.76 per cento.

Le mercanzie trasportate furono del peso totale di 1,148,029 tonnellate, così distribuite:

Bagagli . . . . tonn.	9,309
Merci a grande velocità . . . »	31,553
Merci a piccola velocità . . »	1,025,259
Bestiame . . . . »	81,908
Totale tonn.	1,148,029

Il percorso medio d'una tonnellata fu di chilom. 64.18. Il rapporto dei carichi effettuati, colla capacità disponibile fu del 27.09 per cento.

Gl'introiti ricavati dal trasporto viaggiatori furono di fr. 8,977,876, con una media di fr. 5,653 per chilometro, di fr. 1.22 per viaggiatore e cent. 4.18 per viaggiatore-chilometro.

Il trasporto merci fruttò fr. 6,578,943, con una media di fr. 4,143 per chilometro, di fr. 5.73 per tonnellata e cent. 8.93 per tonnellata-chilometro.

Gl'introiti totali, comprese le entrate diverse, furono di fr. 16,351,651.

Il totale delle spese d'esercizio sommò a fr 12,353,683, con una media di fr. 7,771 per chilometro, di fr. 2.56 per chilometro di treno, e di cent. 7.28 per chilometro di asse.

Gli introiti adunque superarono le spese di fr. 3,997,968, il rapporto delle seconde coi primi essendo del 75,53 0[0].

Il prodotto lordo per ogni chilometro eccedette la spesa di fr. 2,526.

Le ferrovie in Danimarca nel 1882, avevano 2,112 impiegati, e diedero lavoro a 4,405 operai a giornata, con una spesa totale di fr. 6,430,676 e con una media per chilometro di fr. 4,050.

Esisteva una cassa pensioni, con 1,178 partecipanti, e 2 casse per malattie, ecc. con 4078 partecipanti. I pensionati raggiungevano il numero di 148.

Durante l'intiero esercizio non si ebbero a deplorare che 10 accidenti, e la statistica non ci dice se abbiano o no avuto tristi conseguenze.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Siamo in grado di annunciare che, col giorno 28 dello spirante mese, sono stati incominciati i lavori della ferrovia direttissima Roma-Napoli. Fu posto mano al raddoppiamento di binario da Napoli a Casalnuovo, che verrà compiuto in brevissimo tempo, e fu pure iniziata la costruzione della nuova stazione di Capua, dove s'innesterà alla linea attuale il tronco rettificato.

L' ingegnere comm. Oliva si è recato a tal uopo sul posto dando tutte le disposizioni necessarie.

><

Sappiamo che fra pochi giorni avrà luogo al Ministero dei lavori pubblici una conferenza tra l' Ispettore generale ed i rappresentanti delle tre Società ferroviarie allo scopo di determinare le modalità tecniche e finanziarie per la esecuzione delle opere contemplate nell' allegato *B* della nuova legge ferroviaria.

><

Il 5 gennaio p. v. alle ore 10 ant. avrà luogo la inaugurazione del tronco Taranto-Latiano, a cui assisterà S. E. il ministro Grimaldi il quale giungerà a Taranto per la via di Bari.

><

Ci consta che furono diramati dalla Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo gl' inviti per la gara internazionale di provvista di carri, carrozze, assi montati e molle, di cui abbiamo fatto cenno nel *Monitore* del 16 corrente.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all' approvazione governativa la convenzione da essa stipulata col Municipio di Ancona per l' attraversamento della ferrovia Bologna-Foggia colla nuova cinta daziaria.

><

La Deputazione provinciale di Massa Carrara ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici i capitolati speciali da servire di base agli appalti di costruzione dei sei tronchi in cui venne divisa la ferrovia da Aulla a Lucca.

I detti capitolati furono studiati dall' ing. del Genio civile sig. Ferruccio Salvi.

><

Ci informano da Orta che i lavori di costruzione del quarto tronco della ferrovia da Gozzano a Domodossola, compreso fra Ornavasso e Piedimulera, cominciano ad avere un conveniente sviluppo per quanto riguarda la costruzione delle opere d' arte. I movimenti di terra procedono però a rilento e sono limitati a brevi tratti, a causa delle opposizioni che incontra la Impresa costruttrice nelle espropriazioni dei terreni che debbono servire per cave di prestito.

><

Ci scrivono da Zollino che quel Municipio ha fatto domanda all' Amministrazione ferroviaria per ottenere che la stazione omonima venga abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per viaggiatori di 3.a classe e per le destinazioni di Lecce, di Otranto, di Galati, di Gallipoli e di Maglie.

><

Dai Comuni interessati nella costruzione della ferrovia da Cosenza allo stretto Veraldi, sono state rivolte istanze al Governo del Re perchè la linea stessa, il cui tracciato dovrebbe passare per Rogliano, Parenti, Soveria ed Amato, venga compresa fra i nuovi 1000 chilometri di ferrovie della quarta categoria.

><

La Direzione Generale della Rete Adriatica ha presentato alla approvazione del R. Governo i seguenti progetti:

Costruzione di tre ponticelli di 1 metro di luce ai chilom. 251,497, 252,080 e 255,100 della ferrovia Orte-Foligno-Falconara. — Spesa presunta L. 5,480.89.

Impianto del servizio merci a P. V. nella stazione di Limito, linea Milano-Bergamo-Peschiera. — Spesa presunta L. 75,000.

La detta Direzione generale ha pure presentato all' approvazione governativa il progetto di ricostruzione della platea del ponte sul fiume Vomano (linea Ancona-Foggia) per il presunto importo di L. 275,000.

><

L' Ingegnere Capo del Genio civile della provincia di Cuneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici i progetti definitivi del 2.o e 3.o tronco della ferrovia da Cuneo a Saluzzo, studiati in relazione alle intelligenze precorse colla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, la quale sarà incaricata di provvedere alla costruzione della linea a forma delle nuove Convenzioni ferroviarie.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a prendere una decisione in ordine alla domanda da essa avanzata per l'acquisto di nuovo materiale mobile occorrente pei bisogni dello esercizio della rete. — La Società stessa ha fatte speciali raccomandazioni per la sollecita provvista delle locomotive che sarebbe indispensabile di avere al più presto possibile.

><

La Società medesima ha anche rivolta preghiera al ministro dei lavori pubblici acciò voglia compiacersi di prendere una sollecita determinazione in ordine alla scelta del progetto per una stazione lacuale a Laveno, pel cui impianto furono studiate dall'egregio comm. Giambastiani quattro soluzioni diverse. Trattasi di lavoro al quale la Società annette una grande importanza e che intenderebbe di portare a compimento al più presto che sarà possibile.

><

Ci scrivono da Belluno che quella Amministrazione provinciale ha rimesso a S. E. il Ministro dei lavori pubblici le deliberazioni di massima di molti comuni del Cadore con le quali essi stabiliscono di costituirsi in consorzio per ottenere la costruzione di un tratto di ferrovia da Belluno a Perarolo, in continuazione della linea Treviso-Feltre-Belluno, il quale tratto dovrebbe essere inscritto fra i 1000 chilometri di nuove ferrovie di quarta categoria autorizzati colla legge del 27 aprile 1885.

><

Sappiamo che l' egregio ing. C. Navone ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici onde ottenere una proroga al termine fissato dal decreto ministeriale del giugno p. p. per la ultimazione delle operazioni geodetiche occorrenti alla compilazione del progetto delle due ferrovie da Genova a Borgotaro pel Monte Penna e da Genova a San Stefano di Lunigiana pel Monte Bracco.

Le informazioni che abbiamo assunto in proposito ci portano a ritenere che la istanza dell'ing. Navone sarà favorevolmente accolta dal Ministero dei lavori pubblici.

><

Il Consiglio comunale di Urbino in sua recente adunanza ha deliberato di raccomandare vivamente a S. E. il ministro dei lavori pubblici la ferrovia Fogliense, la cui costruzione è vivamente reclamata nell'interesse amministrativo, economico, commerciale ed industriale di Urbino e Pesaro nonchè dell'intero Montefeltre.

La deliberazione preaccennata mira allo scopo di ottenere la iscrizione della linea fra i noti 1000 chilometri di ferrovie secondarie della quarta categoria.

><

Ci consta che la Società della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha disposto che sia rimandato al 1° gennaio prossimo il provvedimento mediante il quale vengono stabiliti sulla linea medesima biglietti normali di viaggio di andata e ritorno.

><

La Camera di commercio ed arti di Livorno, avendo instato presso il Ministero dei lavori pubblici perchè fosse tolta la disparità esistente fra Livorno ed altre città rispetto ai prezzi di trasporti della canapa da farsi mediante applicazione della tariffa locale n. 206, si ebbe in risposta dal Ministero che questa tariffa non può essere dannosa a quel porto, imperocchè il medesimo essendo più vicino degli altri alle stazioni di provenienza e spedizione della merce, sebbene la tassa chilometrica sia maggiore, minore è il complessivo ammontare delle tasse di porto.

Ci informano ora da Livorno che la Camera predetta ha obiettato, che ad essa non era certamente sfuggita la considerazione che malgrado la differenza della tassa chilometrica, la spesa totale sia minore attesa la più breve distanza; ma con tutto ciò non è sembrato a lei giustificato che mentre nella tariffa in discorso non v'ha condizione di percorrenza, il porto di Livorno non debba usufruire di tutto il vantaggio che gli deriverebbe dalla minore distanza se le tasse chilometriche fossero eguali, e debba invece sottostare ad una artificiale riduzione, (mediante aumento di tariffa) del vantaggio naturale che gli deriva dalla sua posizione geografica.

><

Il Consiglio provinciale di Cosenza ha fatto pervenire a S. E. il ministro dei lavori pubblici un proprio deliberato, col quale incarica la Deputazione provinciale di fare sollecitazioni al Governo perchè si metta presto in appalto la linea ferroviaria di 2ª categoria Cosenza-Nocera Tirinese, facendosi per tal guisa omaggio alla legge del 19 luglio 1879 nella quale la linea stessa fu con voto unanime compresa nello interesse generale dello Stato ed in quello particolare della provincia di Calabria Citra.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha da parte sua approvata la proposta fatta dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo di accordare, in via di esperimento, il ribasso dal 10 al 12 per cento sui prezzi delle vigenti tariffe pei trasporti della pasta da vermicellaio a vagone completo di 10 tonnellate, in partenza da Torre Annunziata, da Nocera dei Pagani, da Napoli e località vicine, dirette in Liguria, Piemonte e Lombardia.

Il provvedimento di che trattasi tornerà di non lieve beneficio al commercio ed è una novella prova degli intendimenti che hanno le Amministrazioni ferroviarie di secondare per quanto è possibile lo sviluppo delle industrie del nostro paese.

><

Lo stesso Ministero di agricoltura e commercio ha assentito a che, in via di esperimento, ai trasporti di solfato di allumina in partenza dall' Alta Italia con destinazione oltre Roma verso Napoli, sia applicabile la tariffa speciale 120, serie *D*, invece di quella 120, serie *A*.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di una ferrovia da Ferrara a Codigoro;

Id. di massima di una ferrovia Cesenatico-S. Marco-S. Arcangelo;

Id. id. id. modificato per una ferrovia a scartamento ridotto da Alanno a Penne;

Id. di esecuzione pel completamento del lato settentrionale della piazza del Duomo di Milano;

Id. d'appalto 3° tronco Settigiano-Marcellinara ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi;

Perizia lavori addizionali ponte torrente Cellina strada Pordenone-Maniago (Udine);

Progetto piano caricatore nella stazione ferroviaria di Savona;

Id. di ampliamento della stazione di Saronno;

Id. per ricostruzione stilata e di due campate del ponte in ferro sul Brenta presso Stra in comune di Noventa (Padova);

Id. per costruzione e adattamento di locali ad uso della Dogana nel porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Caianiello-Isernia. — Alle ore 10 ant. del 15 del prossimo venturo mese di gennaio, presso la Prefettura di Molise si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, all'incanto per la provvista di tutti i meccanismi fissi occorrenti nelle stazioni e fermate del 1°, 2° e 3° tronco della ferrovia Caianiello-Isernia, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 45,000.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici per conto dello Stato e di quello speciale in data 18 luglio 1885 colle modificazioni in data 12 dicembre 1885, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio di Prefettura.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di

mesi tre a datare dal giorno in cui sarà dato l'ordine di esecuzione dei medesimi.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 2200 ed in lire 4500 quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il deliberatario dovrà, nel termine di 15 giorni successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

L'aggiudicazione è soggetta ad offerte di ribasso, che non potranno essere inferiori al ventesimo del prezzo deliberato.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In seguito all'incanto tenutosi alla Prefettura di Parma il 19 corr. dicembre, e da noi annunciato nel n. 49 del *Monitore*, l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei lavori di riparazione al corpo stradale sul tratto dalla stazione di Colorno al fiume Po del tronco Parma-Po della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, venne deliberato per la presunta somma di lire 65,519 46, dietro l'ottenuto ribasso di lire 23.85 per cento su quella di stima. I fatali scadono col mezzogiorno del 12 gennaio 1886.

Ferrovia Catania-Licata. — Andò nuovamente deserto l'incanto tenutosi presso la Prefettura di Girgenti il 22 corr. dicembre, per l'appalto, in quattro lotti, della provvista dei ferri d'armamento per la galleria Fucile del tronco Favarotta-Licata e pel binario fra la stazione di Licata ed il porto, della ferrovia Catania-Licata. (V. n. 45 e 49 del *Monitore*).

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Col giorno 6 prossimo gennaio sarà aperto all'esercizio il tronco Taranto-Latiano, di chilom. 48, della nuova linea Taranto-Brindisi, Rete Mediterranea, comprendente le stazioni di Monteiasi-Montemesola, Grottaglie, Francavilla-Fontana, Oria e Latiano; le quali saranno abilitate a tutti i trasporti a grande e piccola velocità in servizio interno e cumulativo italiano.

La stazione di Monteiasi-Montemesola resta per ora esclusa dai trasporti dei veicoli e del bestiame.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — Nel giorno 28 del corr. mese venne aperto all'esercizio il tronco Villa San Giovanni-Scilla di chilom. 8, della nuova linea Reggio-Castrocucco, Rete Mediterranea, comprendente le stazioni di Cannitello e Scilla, le quali sono per ora abilitate ai soli trasporti dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle merci a grande velocità, in servizio interno e cumulativo italiano.

Ferrovia Lucera-Campobasso. — L'amministrazione provinciale di Campobasso ha presentato istanza a S. E. il ministro dei lavori pubblici affine di ottenere che la linea ferroviaria Lucera-Campobasso sia inclusa nei 1000 chilometri di quarta categoria autorizzati dalla legge 27 aprile 1885, e venga eseguita a cura dello Stato. Nella predetta istanza si rileva che questa nuova linea, per la quale si richiederebbe una spesa relativamente modica, sarebbe di grandissimo vantaggio alle popolazioni delle Puglie e degli Abruzzi, e varrebbe a mettere in comunicazione più diretta Brindisi con Roma, come pure le Calabrie, la Basilicata, gli Abruzzi e le Puglie fra loro.

Ferrovie Cerignola-Stazione e San Severo-Lucera. — La stessa amministrazione di Campobasso ha anche presentata analoga istanza a quella suindicata, per due altre brevi linee, cioè, da Cerignola alla stazione omonima e da San Severo a Lucera.

Il *Roma* di Napoli osserva a questo proposito che il vantaggio di questi tratti di congiunzione sarebbe grandissimo, imperocchè essi agevolerebbero immensamente i traffici delle Puglie e del Gargano e darebbero sviluppo al commercio delle derrate e dei vini di San Severo e di Cerignola, i quali omai, fra le altre piazze, trovano il loro smercio nella capitale del regno.

Per tutte le preindicate linee l'amministrazione provinciale di Campobasso ha sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici i relativi progetti di massima.

Ferrovia Cancello-Torre-Gragnano. — A parziale rettifica di una notizia data dal *Fanfulla* e da noi riprodotta, dobbiamo avvertire che non è il Consorzio per la ferrovia Cancello-Torre-Gragnano che ha mosso lite alle ferrovie Meridionali per non aver la Società mantenuto i patti del contratto di esecuzione di detto tronco, ma il comune di Castellammare specialmente danneggiato dalla esecuzione stessa. Però il Consorzio, pur non volendo per proprio conto impegnar la lite, ha riconosciute giuste le doglianze del comune di Castellammare.

La lite da parte del comune è stata affidata all'on. Crispi ed all'avv. Vincenzo di Domenico, il quale ha già redatta la citazione alla Società delle Meridionali.

Ferrovie della Sicilia. — La *Rivista Generale delle Ferrovie* annunzia che un gruppo composto di molti Istituti di credito, fra i quali alcuni esteri, e di parecchi banchieri e capitalisti italiani, ha assunto le 30,000 azioni della Società Italiana per le Strade ferrate della Sicilia, e che 16.000 di queste azioni vengono vincolate in sindacati, e 14,000 saranno emesse fra breve.

Ferrovia direttissima Roma-Napoli. — La *Libertà* assicura che i lavori della direttissima Roma-Napoli saranno compiuti entro il 1886.

La galleria tra Roma e Segni, che primitivamente doveva esser lunga cinque chilometri, ora, in seguito a nuovi studi, ed aumentando un poco le pendenze, è stata ridotta ad un chilometro e mezzo. Questa riduzione rende quindi possibile di abbreviare moltissimo i lavori.

Ferrovia Bologna-Verona — Scrivono all'*Adriatico*:

Procedono alacremente gli studi per la definitiva scelta del tracciato della linea Bologna-Verona.

A Sanguinetto risiede all'uopo una squadra di 12 ingegneri, che tutti i giorni si recano sui luoghi designati per farvi le dovute livellazioni. Sono già compiuti gli studi da Ostiglia fino a Macacari di Correzzo.

Ferrovia Mestre-Pontebba. — La stazione di Dogna, sulla linea Mestre-Pontebba, già ammessa a ricevere ed effettuare spedizioni a P. V. a vagone completo di pietrame, cemento, legna da ardere, legname della lunghezza non superiore ad un vagone e di cereali e vino anche in piccole partite, è stata abilitata ai trasporti a P. V. delle *merci in genere* anche se in partite inferiori ad un vagone completo, in servizio interno e cumulativo italiano, esclusi però i veicoli ed il bestiame.

Ferrovia Mantova-Legnago. — Il 24 corrente ebbero luogo, per parte di una Commissione tecnica, le prove statiche e dinamiche del ponte metallico sul Mincio per la ferrovia suddetta. La Commissione era composta dei delegati della Direzione tecnica, dell'Ispettorato generale, della Rete Adriatica, dell'Impresa e della Società Veneta di costruzioni. Gli esperimenti eseguiti con tutte le prescrizioni della scienza diedero un soddisfacentissimo risultato. Si crede che la linea sarà ultimata ed aperta all'esercizio nel prossimo febbraio, e quindi con un'anticipazione di sei mesi sul tempo in cui era preventivata la costruzione.

Ferrovia dell'Engadina. — L'Assemblea Federale svizzera, nella seduta del 22 corr. ha accordata la concessione di una ferrovia economica da Chiavenna al Maloja, al sig. Eschakke e comp.

La ferrovia sarà a scartamento di un metro e rotaia centrale dentata come al Righi nei punti di maggior pendenza, la quale però starà ben lontana dagli estremi ivi toccati del 27 per cento.

Questa linea ravvicinerà l'importante centro di San Mau-

rizio all'Italia, per cui sarà fonte di avviamento di commerci e di maggior transito di viaggiatori per Torino e Milano, deviando buona parte del movimento passeggieri da Parigi all'Engadina pel Cenisio a Chiavenna, mentre ora segue le ferrovie dell'Est e della Svizzera per Coira.

Fra breve la concessione dovrà esser chiesta anche al nostro Governo per la tratta da Chiavenna al confine, e vogliamo sperare che sia accolta favorevolmente.

Ferrovia Ormea-Porto Maurizio. — Domenica scorsa si tenne a Ormea un imponente Comizio per domandare la costruzione della linea ferroviaria Ormea-Porto Maurizio.

Erano presenti i rappresentanti delle città di Oneglia e Porto Maurizio, tutti i sindaci dei comuni delle Valli dell'Impero e dell'Alto Tanaro, il sig. Angelo Rossi delegato dal Municipio di Torino, i deputati Delvecchio e Massabò.

Il Comizio domandò che, secondo il progetto Bosco controllato dagli ingegneri Berio, Borelli e Gioia, venga la linea Ormea-Oneglia-Porto Maurizio, inscritta in 4ª categoria fra i mille chilometri designati dall'ultima legge ferroviaria.

Il Comizio riescì importantissimo per numero d'intervenuti e per quantità di adesioni.

Ferrovia prealpina. — Venne presentata al ministro dei lavori pubblici la seguente petizione:

« *A Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici* — Ora che la Commissione incaricata di proporre la ripartizione di altri mille chilometri di ferrovia ha cominciato i suoi lavori, non parve inopportuno ai sottoscritti il raccomandare ancora una volta a V. E. le sorti della linea *Prealpina*.

« Dacchè venne riconosciuta l'impossibilità di ottenere con questa linea un raccorciamento *virtuale* fra Torino ed il Gottardo, il suo tracciato fu per comune consenso limitato per ora ad Intra.

« Riferendo sul primo progetto di questa ferrovia redatto dall'ing. Borella, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne riconosceva tutta l'importanza economica.

« Notava però l'eccessiva spesa, dovuta a che la linea si era progettata coi criteri delle ferrovie di primo ordine. Ma anche questa pecca venne emendata cogli ultimi studii fatti dalla direzione della rete Mediterranea, coi quali il costo della linea venne ridotto del 42 0[0 nonostante un allungamento di 7 chilometri.

« Questa ferrovia attraverserebbe sette vallate, tutte più o meno industriali, tutte ricche di prodotti manufatturieri da esportare, tutte deficienti nelle necessità della vita.

« Essa attraversa i circondari di Biella e Pallanza, che nell'abbondanza di ferrovie costrutte o decretate in Italia non ne hanno pure un metro, che disgiunti dalla rete ferroviaria dello Stato, non possono godere dei benefici assicurati ai trasporti dalle Convenzioni.

« E le tristi conseguenze di questo stato di cose, vennero pur troppo ogni giorno rendendosi più manifeste, specie nel Biellese che non ha nemmeno come il circondario di Pallanza la risorsa della via acquea, e che tanto fiorente un giorno per industrie e commercio, langue oggidì, non potendo sostenere la concorrenza colle altre regioni dotate di pronti ed economici mezzi di trasporto, e vede con dolore farsi innanzi minacciosa la questione sociale fra gli operai privi di lavoro e necessariamente male retribuiti.

« Ma i riferenti hanno fiducia che il Governo verrà presto porre riparo a questi mali; essi confidano nelle promesse avute da V. E. e da altri membri del Governo compreso l'illustre Presidente del Consiglio.

« E penetrati essi pure della necessità di ridurre nei più stretti limiti le loro domande, onde possano venire soddisfatte con equità in occasione della prossima ripartizione, i sottoscritti, senza punto rinunziare all'intero conseguimento del loro ideale, si limitano per ora a chiedere la costruzione dei tronchi che, per le anzidette ragioni, sono i più urgenti, e costituiscono per le rispettive popolazioni tanta ragione di equità da rasentare il *diritto*.

« Conchiudendo i sottoscritti pregano V. E. a far sì che nei nuovi mille chilometri di ferrovie sieno almeno compresi i tronchi: 1. Da Ivrea per Biella a Borgosesia; 2. Da Ornavasso a Intra.

« Roma, 19 dicembre 1885.

« *Firmati*: Boselli - Trompeo - De Rolland - Chiala - Franzosini - Frola - Cibrario - Vigna - Biglia - Colombini - Di San Martino - Compans, deputati. »

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo*:

Sulla linea ferroviaria da Cuneo a Mondovì si lavora con attività; per non ritardare l'apertura della linea, dicesi che si farà una stazione provvisoria, mentre la galleria di riaccordamento colla stazione di Mondovì-Bastia procede lentamente per causa di tante sorgenti di acqua che si trovano e che aumentano coll'avvanzamento della galleria.

L'ufficio governativo procedente ai lavori preliminari, fece alcuni assaggi dove non si trovava acqua, ed in base a questi risultati si appaltò la costruzione della ferrovia. L'impresa Penna assuntrice, avanzata di poche centinaia di metri di galleria, trovò sorgenti immense d'acqua. Si iniziarono litigi, nei quali l'Amministrazione fu soccombente con sborso di non lievi somme all'Impresa Penna. Ora i lavori procedono per conto dello Stato, e la spesa preventivata per l'apertura della galleria sorpasserà il doppio.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Domenica u. s., in seguito ad incarico ricevuto dai deputati delle provincie interessate, l'on. Giolitti ebbe una lunga conferenza col ministro dei lavori pubblici per affrettare la costruzione dell'importante galleria di Tenda, lungo la ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

L'on. Genala disse al deputato Giolitti che i lamentati ritardi erano unicamente derivati dalla necessità di eseguire un equo reparto dei fondi assegnati alle costruzioni ferroviarie in modo che i pagamenti dell'opera fossero fatti abbastanza presto, da permettere un concorso all'impresa.

Inoltre il ministro Genala assicurò l'on. Giolitti che, entro il prossimo mese di gennaio, il governo o avrebbe conchiuso colla Società Mediterranea il contratto per la costruzione di quella importante galleria, oppure avrebbe nello stesso mese pubblicati gli avvisi per l'appalto.

Strade Ferrate Romane (in liquidazione). — La Commissione liquidatrice della Società anonima delle Strade Ferrate Romane al seguito della sentenza della Corte di cassazione di Firenze del giorno 10 corrente, valendosi dei fondi adesso disponibili, ed allo scopo di arrestare il corso delli interessi, ha stabilito di ripartire frattanto ai presentatori di certificati al portatore (Stampigliati) di azioni trentennali, lire 740 per ciascuna, in acconto del loro avere.

Il pagamento sarà effettuato col giorno undici gennaio prossimo presso la *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, sede di Firenze* (via Bufalini, 35).

I presentatori stessi si serviranno delle apposite distinte che si trovano presso il detto Istituto, e seguiranno le modalità che ivi saranno indicate in conformità del regolamento del 1° dicembre 1884, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 12 detto, in quanto sia applicabile.

Consiglio superiore delle tariffe. — L'*Opinione* annunzia imminente la pubblicazione del decreto che costituisce il Consiglio superiore delle tariffe ferroviarie. Come si sa, questo decreto dovrà poi sottoporsi al Parlamento, dopo una congrua esperienza, per essere convertito in legge. Urge la costituzione di questo Consiglio, poichè molte domande di rettificazioni e miglioramenti di tariffe meritano di essere prese in seria considerazione.

Tariffe ferroviarie. — Col 1° gennaio p. v. entrerà in vigore sulla Rete Mediterranea la Tariffa per i trasporti a domicilio a grande ed a piccola velocità, contenente le condizioni e le tasse per i detti trasporti, in quanto concerne le stazioni nominate nella tariffa medesima e le spedizioni in provenienza o destinazione di detta rete.

Questa tariffa sarà vendibile al pubblico al prezzo di L. 0,50 per ciascun esemplare, e sostituirà completamente l'altra pubblicata il 1° luglio 1885.

In considerazione della poca sua importanza, si è soppresso il servizio dei trasporti a domicilio a Varese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Governo della Repubblica francese ha presentato alla Camera un progetto di legge per la concessione definitiva alla Compagnia dell' Est del secondo tronco della ferrovia da Laon a Mezière, compreso fra Liart (linea Hirson-Amagne) e Ham-les-Moines (linea Hirson-Mezières).

Il primo tronco, compreso fra Laon e Liart, fu già definitivamente concesso alla Compagnia del Nord colla legge 20 novembre 1883.

La lunghezza del nuovo tronco è di chilometri 22 e mezzo; la spesa d'impianto per doppio binario è preventivata in 8 milioni, non compreso il materiale rotabile.

Ferrovie austriache. — La Compagnia delle ferrovie del Nord-Ovest dell' Austria ottenne l'autorizzazione a creare 11 milioni, capitale nominale, di nuove obbligazioni 4 0[0.

Il nuovo capitale è destinato alla costruzione della rete complementare ed il Governo aumenta di 474,260 fiorini in argento la garanzia d' interessi di cui gode la predetta Compagnia.

La ferrovia metropolitana di Londra — Nell' adunanza del 15 corr. dell' Ufficio tecnico distrettuale di S. Pancrazio a Londra fu presentata una relazione riguardo a certi cedimenti allarmanti che sarebbero avvenuti lungo la ferrovia sotterranea metropolitana di Londra.

Secondo questa relazione una ispezione fatta lungo la ferrovia avrebbe rilevato che il muro settentrionale della galleria nelle vicinanze di Ossulstonstreet si era spostato, per una lunghezza di 350 piedi, di 15 pollici orizzontalmente e si era depresso di circa 21 pollici perpendicolarmente; le principali condutture di acqua furono pure trovate danneggiate ed una fogna rotta. Gli ingegneri della Società ferroviaria ritengono che il cedimento derivi dai guasti nelle fogne suddette, mentre gli ingegneri che hanno fatto l' ispezione sono di parere che esso debba attribuirsi a difetto di costruzione nel muro. Venne quindi deciso di fare una relazione sul soggetto all'Ufficio tecnico municipale e al Ministero del commercio, acciocchè nomini una Commissione d' inchiesta.

Ferrovie rumene. — L'*Indépendance Roumaine* annunzia che la Società della ferrovia Lembergh-Czernowitz ha ottenuto la concessione della linea Lemberg-Nawa-Rutzka, alla condizione formale di prolungare quella linea fino alla frontiera russa.

Ferrovie russe. — Secondo l' accordo del ministro russo dei lavori pubblici col suo collega delle finanze, nel prossimo anno 1886, si dovranno costrurre le seguenti linee:

1° Ferrovia da Murom a Kassam, via d'Alatyr, con diramazione da quest' ultima città a Simbirsk; 2° Ferrovia da Oufa a Catherinenbourg, via di Slatoust; prolungamento della linea da Samara a Oufa; 3° Ferrovia Chpola-Ouman; 4° Ferrovia da Swierewa, sulla strada Voronège-Rostow, ad una stazione sopra la diramazione Volga-Don della ferrovia di Tzaritzine.

— Venne recentemente autorizzata la costruzione della ferrovia che deve congiungere Novaïa Ladoga con Pietroburgo. I concessionari non domandano per essa al Governo nè sussidio, nè garanzia di sorta.

— La Società imperiale tecnica si propone di celebrare nel prossimo marzo il cinquantesimo anniversario dell'inaugurazione della prima ferrovia in Russia.

Ferrovie turche. — Si scrive da Costantinopoli, 21 dicembre, allo *Standard*:

Il barone Hirsch avendo rinunciato a certe condizioni che la Porta considerava come sfavorevoli, è stato firmato oggi il prestito di un milione di lire turche, ossia franchi 22,770,000. Non vi manca ora che un *iradé* imperiale che sanzioni questa stipulazione affinchè divenga definitiva.

Il *minimum* della parte che spetta al Governo nei prodotti delle strade ferrate, sui quali deve essere prelevato il rimborso di questo prestito, è fissato in franchi 1500 per chilometro.

Ferrovie americane. — È stato deciso di costruire una ferrovia da Filadelfia a Chester negli Stati Uniti d'America. A tal uopo si è fondata una Società in Pensilvania con un capitale di due milioni e mezzo di dollari.

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici. — Nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici del Regno d' Italia per l'esercizio dei 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887 è proposta la somma di lire 269,519,980.53 con diminuzione di lire L. 31,024,513.74 in confronto dell' esercizio in corso.

Esposizione di strumenti per lavori pubblici. — Lunedì, 21 corr., s'inaugurò a Parigi, al padiglione di Flora, nella sala degli Stati, l' esposizione degli strumenti ed attrezzi per lavori pubblici.

Quest'esposizione fu organizzata dal sindacato degli intraprenditori di lavori pubblici in Francia, il quale venne fondato nel 1882 e conta già più di 300 membri. Invece di riunire. mediante gravi spese, potenti macchine e strumenti difficili a trasportarsi ed a raccogliere, gli organizzatori della mostra preferirono di esporre i disegni e piccoli modelli degli apparecchi, macchine, ect., adoperati nei cantieri.

All' esposizione parteciparono 110 espositori.

Fra le collezioni più interessanti, notiamo: un' esposizione retrospettiva degli strumenti del 18° secolo, un modello del ponte di Cubzac sulla Dordogna, una segheria in foresta, differenti modelli di grandi draghe marine, di escavatori, di battelli da trasporto di materiali, di ponti portatili in acciaio, etc.

Canale di Panama. — Premessa l'analisi dei lavori eseguiti nell'istmo durante l'ottobre, il *Bulletin decadaire* della Società del canale di Panama riassumendo lo stato attuale dell' intrapresa, osserva: che i lavori alacremente compiuti dagli appaltatori su tutta la larghezza dell'istmo, durante la stagione delle pioggie, lasciano sperare che ora che si entra nella favorevole stagione asciutta, e potendosi così spiegare dall' impresa tutta la pienezza dei mezzi di cui dispone, l'opera avrà notevole impulso ed incremento.

Distribuzione di forza a domicilio mediante l' aria rarefatta. — Una importante questione, che da un pezzo si studia dagli ingegneri, è quella di favorire la piccola industria per mezzo della forza motrice a buon mercato, distribuita a domicilio.

Vari sono stati i sistemi proposti e messi in attività: ma, bisogna pur dirlo, senza che i loro risultati siano stati molto soddisfacenti.

Tuttavia un vero progresso si è andato verificando in questi ultimi tempi, ed il sistema più recente e che sembra più praticamente utile, è quello col quale la trasmissione della forza producesi mediante l' aria rarefatta.

L' idea di questo nuovo modo di distribuzione devesi al sig. Petit, che sino dal 1840 iniziava delle esperienze su piccola scala. Il buon esito di queste fece pensare ad una applicazione in grande; ed il Petit, coadiuvato dall' ing. Boudennot, impiantò una officina che in questo momento

funziona a Parigi in un centro operaio, distribuendo e suddividendo la forza in frazioni piccolissime.

L' ing. Boudennot, in una sua recente memoria, ha descritto le particolarità ed i vantaggi del nuovo sistema, ponendolo in confronto cogli agenti sino ad oggi adoperati per la trasmissione della forza motrice.

Il vapore, che da due anni impiegasi a Nuova York rende necessario un impianto di solide e costose condutture che si oppongano alle fughe ed alla condensazione del vapore che contengono; oltre a questo esso è, dal lato economico, assai svantaggioso per piccole pressioni. L' acqua sotto pressione non può utilizzarsi che in condizioni speciali di caduta, o per sforzi intermittenti come nei porti e nelle grandi officine. L' elettricità, oggetto di tanti studi e perseveranti ricerche, non può ancora entrare nel campo industriale e gli accumulatori, sui quali si fondarono grandi speranze, non accennano per ora a risolvere praticamente il problema della forza a domicilio. Invece i motori a gas risolvettero tale problema, malgrado gli inconvenienti che essi presentano: infatti hanno dimensioni più grandi dei motori ad aria ed emettono un calore e dei prodotti di combustione che nuociono alla salute di chi lavora in una camera. I motori ad aria, sia compressa che rarefatta, sono esenti da gran parte degli inconvenienti notati per i sistemi sopra descritti; ma l' aria rarefatta possiede il vantaggio di aver rispetto all' aria compressa un coefficiente di rendimento assai più elevato. E difatti mentre nelle istesse condizioni quest'ultima rende il 21 per cento, l'aria rarefatta dà il 45 per cento.

Nell' officina che distribuisce la forza mediante l' aria rarefatta, a Parigi, per mezzo di macchine pneumatiche si fa un vuoto di 75 per cento in una rete di tubi, che penetrano nelle camere, e che comunicano col motore dell' abbonato. L' aria esterna è quella che pone in movimento il motore. Un generatore a vapore alimenta una macchina orizzontale Corliss di 70 cavalli, a espansione e condensazione, al cilindro della quale è unito un altro cilindro che aspira l' aria della tubulatura.

Le condutture sono formate da tubi in ghisa che partono con un diametro di 25 centimetri da un serbatoio posto nell' officina, e si riducono nelle località lontane ad un diametro di 15 c. Da queste condutture se ne diramano altre minori; le colonne montanti sono di piombo, come pure sono di piombo i tubi che sboccano nei vari appartamenti.

I motori che trovansi presso gli utenti sono di tre tipi diversi; possono, secondo il tipo, dare una forza varia che giunge fino ad un cavallo. — L' azienda commerciale è analoga a quella della industria del gas; dei contatori segnano la forza spesa, mediante i giri compiuti dal motore, ed ogni dieci giorni si fa la verifica.

Col nuovo sistema è chiaro che si potranno adoperare nell' uso domestico le lampade elettriche, avendosi un motore comodo e sufficiente a porre in azione una piccola macchina dinamo-elettrica, per la quale non converrebbe adoperare il vapore.

La forza distribuita coll' aria rarefatta serve agli operai che lavorano ai torni, ai laminatoi, agli incisori, ai tessitori, ecc., e specialmente per le cucitrici a macchina.

In conclusione è veramente la piccola industria che può trarre grande profitto da questa invenzione che diminuisce notevolmente il prezzo della mano d' opera.

La scienza in questo modo non favorisce soltanto le grandi imprese, ma viene in aiuto dell'operaio isolato, risolvendo così l' ingegneria l' ardua questione di democratizzare la macchina.

Sistemazione della Mosella. — L'ingegnere distrettuale Friedel ha terminato, sin dalla scorsa estate, il progetto di canalizzazione e sistemazione della Mosella pel tratto tra Metz a Coblenza, ordinatogli dall' Associazione degli industriali del basso Reno e della Mosella.

Con tale progetto egli ha risposto affermativamente al quesito se cioè il fiume Mosella si possa rendere praticabile per le grande navigazione ed ha presunto in franchi 10,600,000 la spesa relativa.

Scopo della anzidetta canalizzazione è di ottenere una via fluviale per la grande navigazione, che congiunga il ricchissimo territorio carbonifero della Ruhr colle miniere metallurgiche di cui è ricca la Lorena e così facilitare uno scambio di questi prodotti greggi trasportando su pel Reno e per la Mosella il carbon fossile ed i *kokes* verso la Lorena e la Francia e facendone scendere il ferro greggio ed il minerale di ferro. A questo scopo servirà il nuovo canale della Mosella, da Metz in su, entrando poi nella rete di canali della Francia.

Il gran canale militare germanico. — Fra i pochi progetti d' indole militare che saranno presentati nella sessione del Reichstag testè incominciata, prende il primo posto quello importantissimo di un grande canale che deve congiungere il mare del Nord al Baltico senza girare intorno alla Danimarca.

Questo canale, il cui valore strategico non è chi non lo veda a prima vista, è reclamato vivamente tanto dal Ministero della marina come da quello della guerra.

La spesa preventivata è di 150 milioni circa ed un terzo di questa somma andrebbe a carico del bilancio particolare del regno di Prussia.

Il canale deve avere la larghezza di 60 metri al suo livello superiore e quella di 26 metri al livello inferiore, ed una profondità di più che 8 metri. Con tali proporzioni potrà esser percorso da bastimenti da guerra della massima portata finora conosciuta.

Oltre la spesa della costruzione del canale ne occorrerà poi un'altra per le opere di fortificazione permanente colle quali saranno munite le due imboccature.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Favorevolissimo mercato hanno avuto nella scorsa settimana le Azioni delle Meridionali, che hanno oscillato tra 730 e 720; le Mediterranee non hanno oltrepassato il corso di 563, ma non tarderanno anch' esse a seguire le loro sorelle, salendo a prezzi più elevati. Le Sarde preferenza sempre a 268 e le Palermo-Marsala-Trapani sempre a 420.

Relativamente alle Obbligazioni ferroviarie notiamo: Meridionali, 302-25; Boni id.; 553; Sarde, serie A, 303; dette, serie B, 306.50; dette 1879, 305.50; Palermo-Marsala-Trapani, prima emissione 313.50, dette seconda emissione 305.50; Centrale Toscana, 512; Pontebba, 477; Nord-Milano, 280, Lombarde, 317.

ESTRAZIONI

Società Ferrovia Mortara-Vigevano. — Obbligazioni estratte per la 59ª semestrale ammortizzazione:

1.	Estratto	929 —	9.	Estratto	399 —	18.	Estratto	825
2.	»	477 —	10.	»	2064 —	19.	»	1886
3.	»	108 —	11.	»	2028 —	20.	»	1809
4.	»	564 —	12.	»	785 —	21.	»	409
5.	»	1426 —	13.	»	808 —	22.	»	617
6.	»	697 —	14.	»	2002 —	23.	»	1725
7.	»	60 —	15.	»	608 —	24.	»	703
8.	»	2010 —	16.	»	168 —	25.	»	1712
		—	17.	»	1713 —			

A partire dal giorno 2 gennaio 1886 presso la *Banca Lomellina* in Vigevano e presso la *Banca* del sig. *Giuseppe Antonio Musso* in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti li surriferiti numeri in ragione di L. 250 caduna mediante rimessione delli corrispondenti Titoli.

A partire dal detto giorno 2 gennaio presso le *Banche* suddette sarà pagato alle Obbligazioni del detto Prestito contro rimessione del relativo vaglia n. 60, il semestre interessi scadente il 1.o gennaio stesso in ragione di L. 5.40 cadun vaglia, così ridotto dietro deduzione di cent. 85 tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

VERSAMENTI

Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia - Genova. — I signori Azionisti sono prevenuti che il Consiglio d'Amministrazione in sua seduta del 19 dicembre corrente, valendosi della facoltà inserta nell' art. 6 dello statuto sociale, ha stabilito che l' ultimo decimo sulle Azioni, ossia lire italiane 50 per Azione, sia eseguito dal 28 al 31 gennaio 1886 presso le seguenti Casse: Genova, presso l' Agenzia del Banco di Sconto e Sete, via Ponte Reale; Torino, presso la sede del Banco di Sconto e Sete, via Santa Teresa, 11.

PAGAMENTI

Società anonima delle ferrovie Nord-Milano — Il *coupon* n. 14 pel 2.o semestre 1885, verrà pagato dalla Banca Subalpina e di Milano, in Milano, via Alessandro Manzoni, n. 12, incominciando dal 1.o gennaio p. v.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, (vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Monopoli (2 gennaio 1886, ore 10 ant., 2.a asta per deserz. del primo incanto) — Manutenzione di chilometri 98.790 di diverse strade esterne indicate nel relativo capitolato del 27 dicembre 1884. Il dato di licita è fissato in lire 6,675 annue. Fatali mezzodì 17 gennaio. (V. n. 48 del *Monitore).*

Municipio di Napoli (4 gennaio, ore 1 pomerid., 1.a asta — Lavori occorrenti per l' ampliamento e sistemazione del canale di Carmignano dal ponte di Cancello sotto la ferrovia di Nola fino alla Cancella di Licignano, e costruzione del nuovo tronco di canale dalla detta Cancella fino a Sassinoro, onde immettervi le acque di Serino. Prezzo L. 140,873.48, pagabile per L. 20,000 sul bilancio comunale del corrente esercizio, e per la rimanente somma in quattro parti eguali, pagabili l' una sul bilancio 1885, e le altre ciascuna nei rispettivi bilanci degli anni seguenti. Cauz. provv. L. 7,000; def. L. 14,000. Fat. ore 2 pom. 18 gennaio.

Prefettura di Basilicata (4 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato del comune di Calvello alla strada provinciale di prima serie Albano-Marsiconuovo presso la Casetta Bianca del signor De Trani, della lunghezza di m. 5640, per L. 80,000. La strada dovrà essere ultimata in anni 2 dalla consegna. Cauz. provv. L. 3,000; def. L. 6,000. Fat. a giorni 10.

Municipio di Viterbo (4 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta) — Lavori di formazione di una strada obbligatoria del costo presuntivo di L. 23,570, per l' accesso dalla città alla stazione della ferrovia, in derivazione dalla strada provinciale Ortana, sulla base del progetto compilato dall' ing. sig. Adolfo Tomassi, e dell' annesso capitolato, visibili in tutti i giorni nella segreteria comunale nelle ore d' ufficio. Cauz. provv. L. 1,200. I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di tre mesi, e per ogni giorno di ritardo sarà applicata una penale di lire 25. Fat. mezzodì 11 gennaio.

Amministrazione provinciale di Ancona (5 gennaio, ore 12 merid., fat.) — Lavori di correzione delle forti pendenze lungo il tratto da Santa Croce a San Donnino a ponente di Arcevia collo sviluppo di metri 2654.73, provv. delib. per lire 39,109.08. Cauz. provv. L. 2,000; def. L. 4,000.

Municipio di Afragola (7 gennaio, ore 10 ant., def.) — Lavori di allargamento della via Municipio, e la sistemazione di questa strada e delle vie Firelli e Galeota nell' abitato di questo Comune, con condotto sotterraneo per le acque luride e pluviali dalla piazza Belvedere alla via Campestre che conduce a Batagnano. Prezzo ridotto L. 188,517.77. (V. n. 47 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia 7) gennaio, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione degli argini e delle sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, relative alzaie, sostegni, ponti, ponticelli e magazzini idraulici, provv. deliberate per L. 108,494.50, dietro l' ottenuto ribasso di L. 3 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 50 del *Monit.).*

Deputazione provinciale di Catania (9 gennaio, ore 12 merid. def.) — Lavori per la costruzione della variante da Firiti pel Piano della Tavola a Valcorrente, nel tronco di strada da Catania a Paternò. Prezzo ridotto L. 43,054.38. (V. n. 49 del *Monitore).*

Municipio di Moglia (9 gennaio, ore 10 ant., def.) — Lavori di costruzione di un nuovo fabbricato scolastico in questo capoluogo. Prezzo ridotto L. 38,413.50. Cauz. provv. L. 2,500; def. L. 5,000. Dep. per spese L. 700.

Comune di Campiglia Marittima (9 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Fornitura di tubi in ghisa ed in terra cotta e dei lavori accessori occorrenti per la costruzione di un acquedotto con fontana nel villaggio di San Vincenzo, sulla prevista somma di L. 16,219.03. La provvista deve farsi entro mesi 5. Cauz. provv. L. 1,000. Fat. ore 11 ant. 25 gennaio.

Opera Pia Purgatorio di Modugno (11 gennaio, 1.a asta) — Lavori murali ed in ferri infissi nei muri di costruzione pel compimento dell' Orfanotrofio dello stesso P. L., e per la somma di L. 25,901.12, giusta il progetto dell' architetto sig. Francesco Gianvecchio.

Municipio di Nervi (11 gennaio, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione del primo incanto) — Lastricamento con pietra arenaria della Spezia, di un tratto di metri 1200 di questa traversa provinciale e lavori accessori relativi. Prezzo L. 111,000. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 90 lavorativi, con la multa di L. 100, per ogni giorno di ritardo. I pagamenti saranno fatti in rate di L. 8,000, a misura di corrispondente avanzamento dei lavori, dedotto il ribasso d'asta, ed il decimo a termini del capitolato d' appalto. Le ultime due rate, a saldo, saranno soddisfatte entro il 1887. Dep. per spese L. 2,000; cauz. L. 10,000. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Alessandria (11 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione di un muro di rivestimento della sponda destra del Tanaro nel tratto suburbano di Alessandria, della lunghezza di metri 196.20, misurato al ciglio, con sottostante masso contenuto entro cassero e protetto verso corrente da una gettata di pietra, per L. 133,000. I lavori dovranno compiersi nel termine di mesi 12 naturali e consecutivi dalla consegna. Cauz. provv. L. 7000; def. L. 13,000. Fat. a giorni 5.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Firenze (12 gennaio, ore 12 merid., fat.) — Opere e provviste occorrenti al miglioramento dell' estremo tratto della strada nazionale n. 42, da Pontassieve a Forlì al passaggio della Sieve presso Pontassieve, tra l' abitato di Pontassieve e la vetta dell' Appennino, della lunghezza di metri 577.20, provv. deliberate per L. 91,232.52, dietro l' ottenuto ribasso di L. 18.76 per cento sul prezzo di stima. (V. n. 49 del *Monitore).*

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (13 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie da Rotonda a Valsinni, compreso fra la sponda sinistra del torrente Ragone e l' abitato di S. Giorgio Lucano, della lunghezza di metri 10,493.46, per L. 266,700. I lavori dovranno compiersi nel termine di anni due dalla consegna. Cauz. provv. L. 14,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Città di Asti (14 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta) — Opere e provviste pel nuovo ammazzatoio da doversi costruire in questa città, in regione Cittadella, presso lo stabilimento detto dell' Enofila a norma del progetto compilato dall' Ufficio tecnico comunale. Prezzo L. 104,000. Cauz. provv. L. 5,000; def. L. 10,000. Dep. per spese L. 1,600. I lavori dovranno essere completamente ultimati non più tardi del 15 agosto 1886. Fat. ore 11 ant. del 20 gennaio.

Deputazione provinciale della Calabria ultra prima (15 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Opere e provviste occorrenti per la costruzione del tratto della strada provinciale di 3.a serie, n. 16, dalla comunale di Lubrichi al vallone che precede il torrente Mundo, della lunghezza di metri 4760.60, per L. 141,725. Cauz. provv. L. 8000; def. L. 20,000. Fat. ore 10 ant., 30 gennaio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° Gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola (Coupon) XXXI di L. 12.50

per il semestre d' interessi scadente il 31 Dicembre corr., ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea 3 andante, altre L. 3.75 al portatore della medesima, il quale ne farà ricevuta sulla relativa distinta.

NB. Eguale somma di L. 3.75 sarà pagata, esclusivamente presso la Direzione Generale in Firenze, ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsat .

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d' Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** { la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale / » Banque de Paris et des Pays-Bas. / » Banque d' Escompte de Paris.
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Basilea** id. de Speyr e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.

(Parigi, Ginevra, Basilea, Londra:) al cambio che verrà ulteriormente indicato.

Parimenti al 1° Gennaio pross. saranno rimborsate unicamente presso l' Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le Azioni estratte al sorteggio del 15 Dicembre corr., cessando le medesime di essere fruttifere. Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all' atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all' art. 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, li 17 Dicembre 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE

Capitale L. 200 *milioni intieramente versato*

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° Gennaio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXXII di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 Dicembre corr., nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXXI sorteggio*, avvenuto il 1° Ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** la Banca Nazionale nel Regno d' Italia.
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, *li* 17 *Dicembre* 1885.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Fartasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Veline*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	48
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Torni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3[illegible]
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 736 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	93

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 m. d'altezza — E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa — H) Con pile metalliche alte 49 m. — (H') Con pile metalliche alte 32 m. — (K) Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento — L) Ad arco

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	**Ferr. Meridionali**	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	**Particolari diversi**	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	606
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di	Castellammare e Savona	12291

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — Versato 67,500,000

RISCOSSIONI FATTE DALLE STAZIONI
dall' 11 *al* 20 *Dicembre* 1885 *inclusivi.*

Viaggiatori	L.	1,042,311.77
Merci a Grande Velocità	»	542,829.86
Merci a Piccola Velocità	»	1,956,837.34
Telegrafo	»	15,746.60
Complessivamente al lordo	L.	**3,557,725.57**

RIASSUNTO *dal* 1° *Luglio al* 20 *Dicembre* 1885.

Viaggiatori	L.	23,628,458.88
Merci a Grande Velocità	»	8,086,110.61
Merci a Piccola Velocità	»	31,932,290.77
Telegrafo	»	251,204.65
Complessivamente al lordo	L.	**63,898,064.91**

NB. **Nelle somme qui sopra specificate sono comprese le imposte sui trasporti, le quote di servizio cumulativo, gli assegni, ecc.; — mancano invece gli importi riscossi in servizio cumulativo per conto della Mediterranea dalle Amministrazioni in corrispondenza.**

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI *del mese di Novembre* 1885.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	11,949.43	515.45	12,464.88
Torino-Lanzo	» 32	27,337.17	8,286.92	35,624.09
Settimo-Rivarolo	» 23	10,237.00	6,699.81	16,936.81
Santhià-Biella	» 30	24,615.06	19,858.62	44,473.68
Fossano-Mondovì	» 24	3,140.89	84.71	3,225.60
Sassi-Superga	» 3	1,008.55	»	1,008.55
		78,288.10	35,445.51	113,733.61

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *dicembre* 1885.

	Vicenza-Schio	Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola tronco Bologna-San Lazzaro	Padova-Venezia tronco Padova-Dolo
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 21	Chil. 48
Viaggiatori.	3,479.00	12,548.35	1,927.45	2,086.50	893.45	3,001.40	1,891.05	2,213.55	3,943.35
Bagagli . . .	59.39	317.78	47.10	41.90	9.35	51.53	2.40	9.50	»
Merci G. V.	610.55	1,814.77	407.50	162.10	221.80	417.60	»	»	»
Merci P. V.	3,452.70	5,791.06	1,799.40	1,606.10	1,666.75	891.60	327.50	»	»
Totali . .	7,601.04	20,471.96	4,181.45	3,896.60	2,791.35	4,362.13	2,220.95	2,223.05	3,943.35

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 *milioni, versato L.* 67,500,000

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 25 gennaio 1886, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **dodicesima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **ventesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1886, sono di 29 Azioni e di 95 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° luglio 1886.

Milano, 18 dicembre 1885.

La Direzione Generale.

FERROVIE MERIDIONALI (esercenti la Rete Adriatica)

Prodotti lordi del mese di Novembre, e dei mesi precedenti dal 1° Luglio.

	Mese di Novembre	Mesi precedenti	Totale
Viaggiatori	3,721,341.60	13,906,391.70	17,627,733.30
Bagagli e cani	169,520.20	627,466.90	796,987.10
Merci a grande velocità	904,765.50	2,949,701.89	3,854,467.39
Merci a piccola velocità	3,960,417.35	13,888,638.87	17,849,056.22
Introiti diversi	45,630.75	181,571.70	227,202.45
Totali	8,801,675.40	31,553,771.06	40,355,446.46

TORINO, 1885 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.